Princeton University Library
32101 059987378

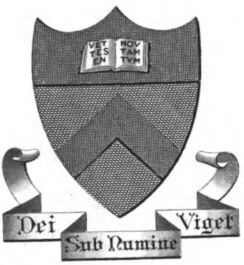
Deutschland's Fahrt.

von Fritz Brönnel

lung Janke/Preis 1 Mk.

RECAP

Library of



Princeton University.

The
Benjamin Strong
European War Collections

Library of

Princeton University.

The
Benjamin Strong
European War Collections

Library of

Princeton University.

The
Benjamin Strong
European War Collections

U-Deutschlands Fahrt.

U.-Deutſchlands Fahrt

Von

Dr. Fritz Skowronnek

Otto Janke / Berlin

Alle Rechte nach dem Geſetz über das deutſche Urheber- und Verlagsrecht vom 19. Juni 1901 vorbehalten.
Copyright by Otto Janke, Berlin 1915

1. Kapitel.

Phantaſien im Bremer Ratskeller.

Weiß und hell wölbten ſich die ſpitzen Bogen der Decke über den Räumen des Ratskellers. In ſtummer Reihe ſtanden die Fäſſer mit ihrer geſchnitzten Gallion, wenn ich mich dieſes Schiffsausdrucks hier bedienen kann. Pausbäckig und frech machte Bacchus, der nackte Knabe, weiter ſeinen vielhundertjährigen Ritt auf dem rieſigen Faß und blickte hinab auf die dunklen Reihen der Tiſche, auf denen ſein Gold, das er aus dem Golde der Sonne gefächſt hatte, in hellen Römern grüngoldig glänzte und ſeinen feinen Duft in die wohlige Atmoſphäre des Kellers verſtrömte.

An einem der Tiſche ſaßen ſieben, acht Herren, lauter Kenner natürlich, die genau wußten, wie man einen guten Tropfen genießt. Und ſie ſprachen. Von der Schwere aber auch der Größe der Zeiten. Von dem wundervollen Geiſt, der ſie und die Menſchheit erfüllte. Von den rieſigen Errungenſchaften, die als Herolde dieſer Zeit ihr vorausgeeilt waren und ſie lange ſchon angekündigt hatten, ehe man ſie ſelber begriff.

1409 4 .34 .862 NOV 28.919 426111

„Ja, ja," ſagte der eine, „wer hätte gedacht, daß wir das alles erleben werden! Wie hatten wir geſtaunt, als vor knappen zwei Jahrzehnten die Automobile uns unerhörte Verkehrsmöglichkeiten ſchufen und mit den Eiſenbahnen wetteiferten, die Entfernungen zu verſchlingen und uns jeden Punkt dieſer Erde näher zu bringen. Wie ſtaunten wir damals, als die erſten lenkbaren Luftſchiffe ſurrend über unſere Köpfe dahinflogen und wie jubelten wir den erſten Zeppelinen zu. . . ."

„Deren Bedeutung", fiel der Profeſſor ein, der bis dahin ſinnend und ohne zu trinken in ſein Glas geſehen hatte, „das Volk beſſer erkannt hatte, als manch ein ſpöttelnder Fachmann."

„Ganz recht. Ohne das Unglück von Echterdingen, ohne all die Unglücksfälle, die der greiſe Erfinder erlitt, ohne den Enthuſiasmus, den das Volk fand zu zeigen, wie ſehr es von der Bedeutung durchdrungen war, hätten wir vielleicht keine mehr gehabt. Jedenfalls nicht ſo viele und nicht ſo wunderbare wie jetzt."

„Und die Flieger", fiel der Ingenieur ein. „Was ſagen Sie dazu, Herr Senator?"

„Ich? Ich ſchlürfe die Erinnerung in mich ein, wie ich dies Glas edlen Weines ſchlürfe und berauſche mich an ihrem Duft. Ja, ja, die Flieger. Weiß Gott, wenn meine Knochen nicht ſchon zu

alt dazu wären, ich würde ſelbſt noch in ein Flugzeug klettern und mich durch die Lüfte ſchwirren laſſen, denn es muß wunderbar ſein."

„Nicht wunderbarer, als mit unſeren U-Booten in die Tiefe des Meeres zu tauchen", meinte der Kapitän. „Wer hätte uns das geſagt, daß wir auch damit ſo weit kommen würden, wo wir alle glaubten, daß die Tauchkunſt noch in ihren Anfängen ſteckte . . . Ich weiß, was Sie ſagen wollen, Herr Profeſſor", fuhr er fort, als er das beſſerwiſſenwollende Lächeln auf jenes Lippen ſah. „Sie wollen ſagen, daß der Holländer Drebbel . . . . ."

„Mit Nichten", unterbrach ihn der Profeſſor in überlegenem Ton. „Cornelius Drebbel war keineswegs der erſte, der die Tiefen des Waſſers aufſuchte, wenn er auch ſchon 1624 . . ., war das nicht die Jahreszahl, Herr Kapitän? . . . ., unter der Themſe mit ſeinem Unterwaſſerboot von Weſtminſter nach Greenwich fuhr. O nein, da müſſen Sie viel weiter zurückgehen. Schon 1190 ſoll ſich Morolf den Nachtſtellungen König Salmons dadurch entzogen haben, daß er in ſeinem „Schifflin ſich ſenkte nieder uff den Grunt."

„Was Sie nicht ſagen", rief der Senator. „Das habe ich wahrhaftig noch nicht gewußt. Alſo ſo alt ſind die Vorfahren unſerer U-Boote ſchon?"

„O nein, viel älter und auch viel vornehmer,

denn daß ſogar eine Religion, eine Philoſophie, die heute noch Geltung hat, einem Tauchboot, ſagen wir, ihre Tiefe verdankt, das wird Ihnen, meine Herren, wahrſcheinlich wohl neu ſein."

„Eine Religion? Na, da wäre ich aber wirklich neugierig, welche das ſein kann."

„Die Religion des Tao."

„Tao?"

Alle ſahen ſich an. Von der hatten ſie noch nie etwas gehört. Nur einer, der Schriftſteller, ſann nach. „Iſt das nicht das Ding von dem Laotſe?"

„Ganz richtig. Es iſt die tiefe Gedankenweisheit des La-ot-ſe, der zweifellos einer der tiefſten Denker aller Zeiten geweſen iſt und der uns eine Philoſophie hingeſtellt hat, von der wir noch heute alle zehren können."

„Hört, hört!"

Der Profeſſor ließ ſich aber nicht aus dem Konzept bringen, denn nun war er in ſeinem Element.

„Das Tao", erklärte er, „iſt das höchſte Wiſſen, das Wiſſen in uns. Es iſt der Urgrund aller philoſophiſchen und moraliſchen Werte. Er iſt die Verinnerlichung in uns ſelbſt. Iſt der Menſch als Selbſtzweck: Das Ich. Der Menſch ſoll mit Hilfe des Tao ſtreben, ſich in das Tao, das heißt, in ſich ſelbſt zu verſenken, ſich zu be-

greifen, um ſich zu wandeln und zu ſeinem höheren Ich zurückzukehren."

„Mit einem Wort alſo," fiel ein anderer ein, das γνωθι σαὐτον, erkenne dich ſelbſt."

Der Profeſſor nickte.

„Was aber hat das alles mit dem Tauchboot zu tun", rief der Kapitän, weil er die Langatmigkeit des Profeſſors begreiflicherweiſe fürchtete.

„Sehr viel, denn Laotſe brauchte Sammlung und Konzentration, um zu der Tiefe ſeiner Lehre zu kommen. Da ihm aber ſeine Jünger keine Möglichkeit zum Nachdenken ließen, ſondern ihn verfolgten, um die Worte ſeiner Weisheit zu hören, ſuchte er ſeine Zuflucht in den Abgeſchiedenheiten des Waſſers. Er baute ſich eine Kugel, mit dem er ſich auf den Grund des Weiſluſſes niederließ und in der er 88 Tage verblieb, während deren ihn die Strömung bis in die tiefen Seen des Jankiſekiang trieb."

„Donnerwetter," rief der Kapitän, „das nenne ich mir einen Aktionsradius. Das müſſen ja an die ſechshundert Seemeilen ſein."

„Das weiß ich nicht, da ſind Sie kompetenter als ich, aber jedenfalls iſt bewieſen, daß das Tauchboot göttlicher Abſtammung iſt. Und darauf leeren wir unſer Glas."

Acht Gläſer klangen hell aneinander.

Die Entwicklung des U-Bootes.

In angeregteſter Weiſe ging die Unterhaltung fort. Man kam auf die moderne Entwicklung des U-Bootes. Von Drebbel auf den Amerikaner Buſchnell, der 1773 U-Boote baute, die techniſch ſchon ganz Außerordentliches leiſteten, wenn ſie ſich auch militäriſch nicht bewährten. Von Fulltons Nautilus, dem es gelang, mit ſeinem Unterſeeboot als Erſter ein feindliches Fahrzeug in die Luft zu ſprengen, der acht Meter tief tauchen konnte und ſich mit vier Mann vier Stunden unter Waſſer hielt.

„Iſt es mir nicht, fragte der Journaliſt", als hätte Fulton mit einem ſeiner U-Boote Napoleon von St. Helena entführen wollen?

„Das ſollte er allerdings", erwiderte der Profeſſor. „Und Joachim Murat verhandelte in Trieſt wochenlang mit ihm, aber es kam zu nichts und ſein Schiff geriet in Vergeſſenheit. Das erſte Fracht-Unterſeeboot aber. . . ."

„Gab es denn das," fragte der Kapitän, der ſich natürlich für Handelsſchiffe ganz beſonders intereſſierte.

„Selbſtverſtändlich. Aber keines, um dem reellen Handel zu dienen, ſondern um Schmuggelwaren den Douaniés zu entziehen."

Alſo ein Franzoſe?"

„Ja, Baudoin, aber er blieb mit ſeinen Schmuggelfahrten nicht allein, denn auch der Däne Janſen baute ein U-Boot und machte ſich durch den Schmuggelhandel mit Deutſchland ein Rieſenvermögen.

Eine Art Übergang vom eigentlichen Unterſeeboot — das nur unter der See fuhr — und dem Tauchboot, das, wie die U-Boote unſerer Zeit faſt nur über See fuhr, war der Halbtaucher des Engländers Naſmyth, ein Schraubendampfer, der „nicht völlig unter Waſſer verſchwinden, ſondern ſich bis auf wenige Schiffsteile der Sicht und der Geſchützwirkung entziehen ſollte."

„Richtig," ſagte der Kapitän, der ſeine Sachkenntnis doch auch zeigen wollte. „Das war das Schiff, das bis zum oberen Ende ſeines Schornſteins tauchen konnte, wenn es ſein mußte und das als Waffe eine einzige ungeheure Sprengbombe hatte, die in einer Mörſervertiefung des Vorderſchiffes lag. Schade, daß das famoſe kleine Boot nach jedem Schuß in den Hafen laufen mußte, ſich eine Bombe zu holen, ſonſt wäre es noch heute als Lenkmine eine brauchbare Waffe geblieben."

Der Profeſſor nickte. „Es war allerdings ein vielverſprechender Anfang auf dem Wege von den Soumarins zu den Submerſibles, aber vorläufig brachen ſich dieſe nicht Bahn und ſogar bis

auf den heutigen Tag blieb Dänemark bei dem reinen U-Boot-Typ, von dem es jetzt erſt allmählich abkommt. Ein Deutſcher . . .“

„Ah,“ ſagte der Ingenieur, „jetzt kommen Sie auf Bauer.“

„Ja, jetzt komme ich auf Bauer, Deutſchlands erſten Submarineingenieur, wie er ſich ſelbſt genannt hat. Wie Sie wohl alle wiſſen, machte er ſeine erſten Unterwaſſerverſuche ebenſo wie unſer Zeppelin ſeine Luftverſuche, auf dem Bodenſee. Als dieſe gelungen waren, in der Kieler Förde. Da aber ereignete ſich jene große Tragödie, die Ihnen wohl allen bekannt iſt.“

„Mir nicht,“ ſagte der Schriftſteller, „deshalb bitte ich Sie, ſie zu erzählen.“

Eine Tragödie auf dem Grunde des Meeres.

„Es war der 1. Februar des Jahres 1851, ein trüber, düſterer Tag, düſig, wie ja Ihr Seeleute ſagt. Da fuhr der ‚Küſtenbrander‘, wie Bauer ſein Boot genannt hatte, hinaus, um in die Tiefe der See zu tauchen und ſich aus ihr zu erheben. Ein ſchweres Bangen ging durch die wenigen, die dem Schiff das Geleite gaben. Bleich, ſtumm war Bauer, der ſo wie ſo wie ein Asket ausſah, in ſein Boot geſtiegen. Er hatte ein Recht bleich zu ſein, denn das Schiff war nicht annähernd ſo gebaut worden, wie er es beabſichtigt hatte. Man

hatte geknapſt, man wollte nicht ſo viel Geld auf eine ſo unſichere Sache riskieren.

So war er gezwungen geweſen, um überhaupt bauen zu können, ſchwächer zu bauen, als es nach ſeiner Berechnung nötig war. Das Waſſer mußte nicht, aber es konnte die Platten und Planken ſeines Schiffes durchbrechen und es brach durch, denn unglücklicherweiſe war Bauer gerade noch an die Stelle gegangen, wo die Förde am tiefſten war, 50 Fuß.

Das Waſſer drückte allmählich die Planken ein. Es ſickerte in das Boot, ſtrömte ein und überflutete alles. Er und ſeine zwei Begleiter ſahen ſich einem dreifachen Tod gegenüber: Erſticken, Ertrinken oder von dem Waſſer zerdrückt und zermalmt zu werden. Zum Überfluß kam noch der ſchwere Eiſenballaſt infolge der ſchiefen Lage des Bootes ins Rutſchen und drohte, die Inſaſſen zu erſchlagen!

‚Mörder, Mörder‘, ſchrien die beiden Begleiter dem unglücklichen Erfinder zu und der eine ſprang auf ihn ein, um wahnſinnig vor Angſt und Wut, ihm ſein Meſſer ins Herz zu ſtoßen. Mit ſeinem Terzerol, das zum Überfluß gar nicht geladen war, hielt Bauer dieſen erſten Meuterer unter See von ſich ab: ‚Laßt doch, wartet doch,‘ rief er den beiden zu, ‚ſpürt Ihr nicht, wie das Waſſer die Luft zuſammenpreßt, wißt Ihr nicht,

daß dieſe Luft unſer Gefängnis ſprengen und ſo das Waſſer, das uns bedrängt, zu unſerem Befreier werden läßt. Wartet und betet.'

Da lallten und ſtammelten die beiden, die nicht mehr hinknien konnten, weil ihnen das Waſſer bis über die Bruſt ging, mit herausquellenden Augen und keuchender Bruſt ihre Gebete. Aber beten allein tat es nicht, man mußte ſelber noch helfen. Man ſtieß und ſtieß und ſtieß, und endlich nach drei qualvollen Stunden gelang es, die Luke nach außen zu ſtoßen. In demſelben Augenblick wurden die drei vom Wirbel erfaßt und ſchnellten empor.

Oben hatte man auf das Auftauchen des U-Bootes angſtvoll gewartet. In einer Viertelſtunde wollte es an die Oberfläche zurückkehren und nun gingen Viertelſtunden und halbe und ganze Stunden vorüber, eine namenloſe Angſt faßte alle, und als die dritte Stunde vorüber war, da war mit ihr auch die letzte Hoffnung begraben. Was konnten die zur Rettung herbeigeeilten Boote noch nützen?

Ratlos ſtand man der Kataſtrophe gegenüber. Schließlich verſammelte Profeſſor Chriſtianſen, Bauers Freund, die Boote um ſich. Alle die Seeleute und alle, die da verſammelt waren, um dem ſo entſetzlich mißglückten Verſuch beizuwohnen, entblößten ihr Haupt und Chriſtianſen, am Bug

ſeines Bootes ſtehend, hielt den drei Toten dort in der Tiefe, den Nachruf.

Da mit einemmal ein Glucken, ein Sprudeln und Schäumen und die von der Druckluft aus dem Boot förmlich Geſchoſſenen tauchten mitten zwiſchen den Booten auf, alle drei lebend, alle drei wie durch ein Wunder gerettet. Das Boot aber ſelbſt blieb 30 Jahre in der Tiefe noch liegen und wurde erſt als vollſtändig mit Muſcheln und Tang überzogenes Wrack geborgen.

„Ich will", ſagte der Profeſſor, der unter atemloſen Schweigen ſeine Erzählung beendet hatte, „nicht durch langatmige Ausführungen ermüden. Intereſſieren dürfte es Sie aber doch, falls Sie es vergeſſen haben, daß dieſes Wrack hier in Bremen in den neunziger Jahren auf einer Schiffahrtsausſtellung gezeigt und ſpäter vom Kaiſer angekauft wurde. Jetzt ziert es meines Wiſſens den Hof des Inſtituts der Meereskunde in Berlin und ſollte von Rechts wegen das Mekka, der Wallfahrtsort, aller unſerer U-Bootsleute werden."

Die Ära der Tauchboote.

„Wie ſich das U-Bootsweſen weiter entwickelt hat, wiſſen wir ja alle. Wir wiſſen, wie Thorſten Nordenfeldt ſein 230 Tonnenboot baute, die über Waſſer 14 und unter Waſſer

5 Knoten liefen und kennen den Pacemaker, den ‚Friedensſtifter' des Profeſſors Joſias Tucks, des Friedensapoſtels, der alle Kriegsſchiffe der Welt in die Luft ſprengen wollte, um den Frieden zu erzwingen.

Der Engländer Davies, den Öſterreicher Wellner, den Spanier Peral, den Portugieſen Fontes Pereira de Melho kann ich übergehen. Aber nicht den Schullehrer Holland, der für amerikaniſche Marine ausgezeichnete U-Boote baute, und den Anfang dieſes Krieges noch erlebte, der den Triumph des U-Bootes gebracht hat. Viel wichtiger noch waren die franzöſiſchen Verſuche von Goubet und Zédé, die Frankreich an die erſte Stelle im Unterſeebootbau brachten, wenn auch der Aktionsradius ihrer Boote nur klein war.

Daß aber der Amerikaner Laubeuf den Vogel abſchoß und das Prinzip der heutigen U-Boote als Erſter zur Geltung brachte, das iſt ſchon allgemein bekannt. Die Weiterentwicklung der U-Bootwaffe aber haben wir ja alle miterlebt und ſtolz können wir ſagen, daß Deutſchland, daß den anderen ſolange den Vorſprung ließ, jetzt ebenſo wie im Flugzeugbau auch hier an der Spitze marſchiert."

„Ohne daß wir am Ende der Tauchbootmöglichkeiten angelangt wären," fügte der Senator hinzu, „denn ich ſehe im U-Boot nicht ſo ſehr die

Waffe des Krieges, ſondern wie das mein Beruf als Kaufmann erfordert, eine Waffe des Friedens, ein grandioſes Mittel für Handel und Verkehr."

„Na, na, Herr Senator", riefen zwei, drei, „dazu wird es ſo bald nicht kommen".

„Doch! Schon Holland, den unſer verehrter Profeſſor vorher genannt hat, träumte davon. Er erwartete bereits zu erleben, daß ſubmarine Schiffe zu regelmäßigem Waren- und Perſonenverkehr gebraucht würden und proteſtierte ſelbſt eine U-Bootlinie zwiſchen Dover und Calais. Er wies darauf hin, daß keine Sturmſchäden mehr zu befürchten ſeien, keine Zuſammenſtöße im Nebel, keine Seekrankheit mehr. Ja, er ſah voraus, daß ab und zu einmal ein ſolches Handelsſchiff auch über den Ozean fahren wird, wenn er auch zweifelte, daß ein regelmäßiger U-Bootverkehr über den Atlantiſchen Ozean ſtattfinden könne. ."

„Was natürlich auch ausgeſchloſſen iſt", warf der Schriftſteller ein.

„Glauben Sie? Ich glaube dagegen, daß wir dem Augenblick ſehr nahe ſind, an dem die Utopie zur Wirklichkeit wird."

„Jetzt im Kriege?"

„Jawohl, jetzt im Kriege."

„Das ſind Phantaſien."

„Ja, Phantaſien im Bremer Ratskeller", rief der Journaliſt lachend.

Da wurde der Senator feierlich ernſt. Er ſtand auf, ſein Glas in der Hand und ſprach mit vor Erregung bebender Stimme: „Keine Phantaſien, denn heute ſchon, jetzt kann ich es Ihnen ja ſagen, heute ſchwimmt unſer erſtes U. F. B. unſer erſtes Unterſee-Fracht-Boot ſchon über den Ozean und auf ſein Wohl leere ich dieſes Glas. ‚Deutſchland' heißt es und darum Deutſchland heil, tauſendmal heil!

2. Kapitel.

Wie taucht ein Unterſeeboot?

Das weiß doch jetzt in Deutſchland jeder einigermaßen gebildete Menſch. Das U-Boot beſitzt an ſeinen beiden Seiten leere Behälter, in die es bloß möglichſt ſchnell eine beſtimmte Menge Waſſer einzulaſſen braucht, um unter die Meeresoberfläche hinabzuſinken. Und je mehr Waſſer es aufnimmt, deſto tiefer ſinkt es. Um wieder emporzuſteigen, braucht es nur mit mechaniſcher Kraft das Waſſer wieder aus ſeinem Körper zu entfernen, worauf es wie ein Kork zur Oberfläche emporſchnellt.

Der Vorgang iſt nicht ganz ſo einfach. Jedenfalls aber jetzt für jeden Menſchen und vor allem für uns Deutſche ſo intereſſant, daß wir uns den Vorgang und die Naturgeſetze, die dabei mitwirken, klar machen wollen.

Stellen wir uns zunächſt einen leeren Körper etwa in Kugelform mit eiſernen Wänden vor.

Er wird nur ſo weit in das Waſſer eintauchen, bis die verdrängte Waſſermaſſe ihm das Gleichgewicht hält, das heißt, er ſchwimmt. Erhöht man nun durch Einlaſſen von Waſſer das Gewicht des Körpers, ſo wird es tiefer einſinken, aber um ein Stück weniger, als man annehmen könnte, weil der Auftrieb entgegenwirkt, der durch die größere, von dem Körper verdrängte Waſſermaſſe entſteht, weil ein im Waſſer liegender Gegenſtand um das Gewicht der von ihm verdrängten Waſſermaſſe leichter wird.

Immerhin wird es möglich ſein, in den Körper genau ſoviel Waſſer einzulaſſen, daß er vollſtändig eintaucht, und ſeine obere Fläche genau mit dem Waſſerſpiegel zuſammenfällt. Dazu wird jedoch eine Waſſermenge erforderlich ſein, die einen erheblichen Teil des Innenraumes des Körpers in Anſpruch nimmt.

Vielleicht merkt der geneigte Leſer, wie ſich eine vergangene Generation treuherzig auszudrücken pflegte, jetzt ſchon, daß es ſich um einen Umſtand handelt, der von Wichtigkeit wird, wenn man einen und womöglich recht beträchtlichen Teil des eintauchenden Körpers für Zwecke, wie ſie ein Tauchboot erfüllen ſoll, für die Aufnahme von Menſchen, Maſchinen und Waren verwenden will. Denn der Gleichgewichtszuſtand, der bei dem Verſuchskörper in dem Augenblick

erreicht wird, wo ſeine obere Fläche mit der Waſſeroberfläche abſchneidet, iſt durch die geringſte weitere Belaſtung ſo gründlich zu beſeitigen, daß der Körper, der jetzt ſchwerer geworden iſt, als das von ihm verdrängte Waſſer, unaufhaltſam zur Tiefe ſinkt.

Ob es der Technik ſehr ſchwer wäre, für ein Tauchboot, bei dem die Belaſtung doch wohl öfter und manchmal ſehr ſchnell wechſelt, den Gleichgewichtszuſtand, das Schweben im Waſſer mit Berührung der Oberfläche ſtets genau herbeizuführen, kann man dahingeſtellt ſein laſſen. Wenn das nicht der Fall iſt, wenn das Boot infolge zu großer Belaſtung in die Tiefe verſinkt, dann ſind jedenfalls maſchinelle Kräfte erforderlich, die einen Teil des als Belaſtung eingenommenen Waſſers wieder hinausdrängen, damit es infolge der Erleichterung mit eigenem Auftrieb wieder zur Oberfläche zurückkehrt.

Man wird ſich vorſtellen können, daß dieſe Methode, das Tauchboot tief unter Waſſer zu bringen, Gefahren in ſich birgt, die beim Verſagen der Maſchinen zur Kataſtrophe führen müſſen. In ſpäterer Zeit wird man wahrſcheinlich auch von Fällen erfahren, wie ſie wohl im Anfangsſtadium der Verſuche ſich ereignet haben, in denen Tauchboote ſich nicht mehr aus der Tiefe emporheben konnten.

Es iſt alſo auf jeden Fall als ein Fortſchritt zu betrachten, daß man den natürlichen Auftrieb des Tauchbootes nicht ganz beſeitigt, ſondern Maſchinenkraft zu Hilfe nimmt, um es in die Tiefe zu bringen. Die Vorrichtung dazu iſt ſehr einfach. Wie man ein Boot ſeitlich durch das Steuer lenkt, ſo kann man ihm durch ein oder mehrere Steuer die Richtung in die Tiefe geben, genau ſo wie man bei den Luftſchiffen und Flugzeugen Höhen- und Tiefenſteuer anwendet, um ein Auf- oder Abſteigen im Luftmeer zu veranlaſſen. Selbſtverſtändlich muß das Fahrzeug ſich im Waſſer wie in der Luft in Bewegung befinden, damit es dem Steuerapparat gehorcht. Das weiß doch nachgerade jeder, daß ein ſtillſtehendes Boot dem winzigen Steuerruder nicht gehorcht.

Das Untertauchen wird alſo durch zwei Hilfsmittel erzielt, erſtens durch die Füllung der Tanks bis zu einer ungefährlichen und den nötigen Auftrieb ſichernden Grenze und zweitens durch die Anwendung des am Vorderteil angebrachten Tiefenſteuers.

Die Fahrt unter Waſſer regelt dann das Tiefenſteuer. Manchmal genügt es, wenn das Boot nur ſo weit eintaucht, daß noch das Periſkop über die Meeresoberfläche hinausragt. Manchmal wird es erforderlich ſein, daß das

Boot völlig verſchwindet, ja daß es ſo tief hinabgeht, um auch unter einem Hindernis, etwa einem tiefgehenden feindlichen Schiff drunter weg zu fahren. Weshalb ſoll man ſich nicht vorſtellen, daß die Deutſchland Hinderniſſe dieſer Art zu überwinden gehabt hat? Sie hat ja alle Gefahren, die ſich ihr in den Weg ſtellten, glücklich überwunden und wird hoffentlich noch ſo manche Fahrt ebenſo erfolgreich zurücklegen!

Seinen Weg weiß der Kapitän eines Tauchbootes auch unter Waſſer zu finden. Das Licht dringt allerdings nicht ſehr tief in das Waſſer ein. Aber das hindert ihn nicht. Der Kompaß vor allem der Kreiſelkompaß, auf den die Eiſenmaſſe des Fahrzeugs keine ſtörende Wirkung ausübt, gibt ihm die Richtung, und die unter Waſſer zurückgelegte Wegſtraße ſagt ihm die Uhr, weil ihm genau bekannt iſt, wieviel Knoten ſein Boot in untergetauchtem Zuſtand zurücklegt.

Es iſt wohl anzunehmen, daß den Tauchbooten auch die Möglichkeit offen gelaſſen iſt, ſich durch Einlaſſen einer genügenden Waſſermenge ſchwerer als Waſſer zu machen und ſich an geeigneter Stelle bewegungslos auf den Meeresboden zu legen, und eine Zeit verſtreichen zu laſſen, in der eine Gefahr, die oben droht, vorübergeht. Die Gefahr, nicht mehr emporſteigen

zu können, die oben ſchon geſchildert iſt, braucht man ſich nicht als allzugroß vorzuſtellen, wenn das Boot ſich auf ſeine Maſchinen verlaſſen kann. Und ich denke: wir können uns auf unſere Techniker, auf unſere Maſchinenbauer und ihre Kunſt verlaſſen!

3. Kapitel.

Von dem Entſtehen der Deutſchland

In der Geſchichte der Menſchheit gibt es viele Beiſpiele, daß Erfinder mit ihren Plänen der Zeit weit voraus geeilt ſind und kein Verſtändnis fanden. Sie fanden keine Unterſtützung zur Ausführung ihrer Pläne, ſondern wurden verlacht und verſpottet. Der glückliche Fall, daß ein Erfinder über ſo große eigene Kapitalien verfügte, daß er ſeine Pläne und Ideen aus eigenen Mitteln ausführen und damit durchdringen konnte, ſcheint noch nicht vorgekommen zu ſein.

Bei dem heutigen Stand der Technik pflegen viele Erfindungen gewiſſermaßen in der Luft zu ſchweben. Sie beruhen nicht auf blitzartig auftauchenden, neuen Ideen, ſondern ſie werden von der Wiſſenſchaft als Aufgabe geſtellt, und mit manchen ſolchen Aufgaben beſchäftigen ſich zu gleicher Zeit mehrere. Dabei macht man die Beobachtung, daß Erfindungen, die in der Luft liegen, in demſelben Augenblick gemacht werden, in dem ſie zur Ausführung reif ſind, d. h. ſobald

die Technik ihnen die erforderlichen Hilfsmittel und Maſchinen liefert.

Bei dieſer Gelegenheit möchte ich als Beiſpiel auf meinen Jugendfreund und Schulkameraden, den viel angefeindeten Hermann Ganswindt hinweiſen. Er war ſchon auf der Schule ein guter Mathematiker, der ſchon als Sekundaner das Ziel nicht nur weit überſchritt, ſondern ſich wiſſenſchaftlich mit ernſten mathematiſchen Problemen beſchäftigte. Deshalb war es mir auch nicht unwahrſcheinlich, als er vor Jahren mit der Behauptung hervortrat, daß er ein brauchbares Luftfahrzeug erfunden und ausgeführt habe. Ich habe dann viele Jahre ſeine Arbeiten mit dem größten Intereſſe verfolgt und an ihnen regen Anteil genommen.

Da kann ich wohl die Behauptung aufſtellen, daß er lange vor den ausländiſchen Erfindern mit ſeinem Luftfahrzeug aufgeſtiegen wäre, wenn es ihm gelungen wäre, damals einen Motor zu bekommen, der mit der erforderlichen Leichtigkeit die nötige Arbeitsleiſtung vollbracht hätte. Ob er mit dem Aufſtieg vollen Erfolg gehabt hätte, will ich dahingeſtellt ſein laſſen, aber an der Tatſache iſt doch nicht zu rütteln, daß die anderen Erfinder erſt zu fliegen anfangen konnten, als ſie die leichten Motore mit den nötigen Pferdekräften von der Technik geliefert erhielten.

Dieſe Verbindung der neuen Idee mit dem Können der Technik kann man ja auch in der Geſchichte der Unterſeeboote, wie an anderer Stelle ausführlich geſchildert wird, verfolgen. Auch die Idee eines Unterſeebootes als Frachtſchiff lag ſo zu ſagen in der Luft. In amerikaniſchen Blättern iſt ſogar behauptet worden, daß dieſe Idee ſchon vor dem Kriege in mehreren Ländern unabhängig erörtert worden iſt, wofür ja auch der Plan des bekannten Erfinders Holland Zeugnis gab.

Während des Krieges, der den U-Booten unſerer Kriegsmarine einen ungeahnten Aufſchwung brachte, iſt der Gedanke, ein Handelsſchiff als U-Boot zu bauen, wie ſich nachweiſen läßt, in mehr als einem hellen Kopfe entſtanden. Ja nicht nur in hellen Köpfen, ſondern in der großen Menge lebte der Gedanke, deſſen Vater der Wunſch war, die engliſchen Abſperrungsmaßregeln zu brechen. Ich habe ſelbſt vor etwa Jahresfriſt die richtigen Bierbankpolitiker darüber ſprechen hören. Sie beſprachen ganz ernſthaft die Idee, möglichſt große Unterſeeboote zu bauen, die mit Getreide und Fleiſch beladen unter den engliſchen Kriegsſchiffen hindurchfahren und ihnen ein Schnippchen ſchlagen müßten.

Mir fiel es nicht ein, über dieſe Gedanken zu lächeln, um ſo weniger, als die drei Politiker

ſich darauf einigten, daß wir die Sache vertrauensvoll unſeren Kaufleuten und unſerer Technik überlaſſen könnten. Wenn ſie zu machen wäre, würde ſie ſicher gemacht werden. Das Wort habe ich nicht vergeſſen. Ich erinnerte mich ſofort daran, als ich die erſte Kunde von dem Vorhandenſein eines Tauchbootes erhielt, das den Handelsverkehr mit Amerika aufnehmen ſollte.

Inzwiſchen wußte man bereits in Deutſchland allgemein ſo manches über die Entwicklung unſerer U-Boote. Man hatte erfahren, daß Unterſeeboote den Weg von der Nordſee bis in das Adriatiſche Meer zurückgelegt hatten, wobei man allerdings noch daran glaubte, daß ſie ſich unterwegs von Dampfern oder an geheim angelegten Stützpunkten mit dem erforderlichen Material für den Betrieb der Motore uſw. verſorgt hatten. In allen Kneipen wurde von dem „Aktionsradius" geſprochen.

Mit Staunen hatte man vernommen, daß unſere U-Boote rund um England herumfahren konnten, ohne irgend welche Vorräte ergänzen zu müſſen. Niemand konnte daran zweifeln, daß die Leiſtungsfähigkeit unſerer Unterſeeboote ſchnell gewachſen war, wie die Boote ſelbſt an Größe zugenommen hatten. Ja, man erfuhr, durch die Zeitungen, daß die Zeit, die ein Unterſeeboot brauchte, um ſich durch Untertauchen unſichtbar

zu machen und in Sicherheit zu bringen, immer kürzer wurde und zuletzt auf ein paar Minuten zuſammenſchrumpfte.

Daß wir im Kriege ſehr große Fortſchritte gemacht hatten, davon war das Publikum auch unterrichtet. Natürlich nicht über Einzelheiten, die ſich der Wiedergabe entziehen, ſondern über die Tatſache ſelbſt, die wir wohl mit berechtigtem Stolz feſtſtellen konnten.

Deshalb kann man wohl ſagen, daß die Nachricht von der Exiſtenz und der Abfahrt der „Deutſchland" nicht ſo ſehr mit Überraſchung, wie mit Freude und froher Hoffnung aufgenommen wurde, und wenn der ſelige Bendix noch lebte, dann hätte er ſchnell auf die „Deutſchland" ein Couplet gedichtet, vielleicht mit dem Refrain:

„Siehſte Nauke, da haſte de Pauke."

Die Zeit war eben reif für ein Tauchboot, das die engliſche Blockade durchbricht, um mit Amerika Handel zu treiben. Eine ſo ausſchweifende Größe, wie ſie von den Bierbankpolitikern gefordert worden war, konnte die Technik nicht bewältigen, aber ſie hat doch ſchon, wie wir wiſſen, einen ganz anſehnlichen Kahn bauen können, der ſeinen Wert als Handelsſchiff durch ſeine Ladung für die Hin- und Rückfahrt erwieſen hat.

Nun muß bekanntlich jedes kaufmänniſche

Unternehmen, das auf gesunden Füßen stehen soll, einen Nutzen abwerfen. Und das tut die „Deutschland". Auch in dieser Beziehung waren die Zeiten für sie reif. Die Frachten waren in einer Weise gestiegen, daß den Engländern ihre Wareneinfuhr um das Vielfache verteuert wird. Die Preise der Waren waren ebenfalls ganz gewaltig gestiegen. Und wie wir an gewissen Waren und Materialien Mangel litten, so war dasselbe auch bei den Amerikanern der Fall, die in der rücksichtslosesten Weise von den Engländern am Bezug deutscher Waren gehindert worden sind. Daraus ergab sich die Möglichkeit, deutsche Waren in Amerika mit sehr großem Nutzen abzusetzen und dafür Waren einzukaufen und zurückzubringen, die bei uns auch stark im Preise gestiegen waren.

Selbst eine sehr vorsichtige und kühle Berechnung konnte und mußte zu dem Ergebnis kommen, daß eine einzige glückliche Reise eines nicht sehr großen Schiffes einen erheblichen Gewinn abwerfen müßte, ja, daß wenige Reisen nicht nur die Anlage- und Unterhaltungskosten des Handels-U-Bootes, sondern darüber hinaus noch einen erklecklichen Gewinn einbringen müßten.

Wenn so günstige Bedingungen für die Ausführung einer Idee vorhanden sind, dann pflegt

es heutzutage nicht mehr lange zu dauern, bis ſie ausgeführt wird. In dieſem Falle hat es ſich ſogar gezeigt, daß die Idee von zwei Seiten zugleich in Angriff genommen wurde. Auf der einen Seite ging die Idee von Alfred Lohmann, dem Präſidenten der Bremer Handelskammer, aus und führte zur Gründung der „Deutſchen Ozeanreederei G. m. b. H.," Bremen. Das nötige Kapital war nicht ſchwer zu beſchaffen. Der Norddeutſche Lloyd beteiligte ſich mit 750 000 Mark, mit ebenſoviel die Deutſche Bank und Hermann Lohmann mit 500 000 Mk. Am 8. November 1915 wurde die Firma „Deutſche Ozeanreederei" in das Handelsregiſter eingetragen, nachdem die Beratungen mit den Sachverſtändigen von Schiffswerften das Reſultat ergeben hatten, daß der Bau eines Tauchbootes von mehreren hundert Tonnen Nutzlaſt wohl möglich ſein dürfte. Die leiſtungsfähige Aktiengeſellſchaft „Weſer" entwarf die Pläne für ein Tauchboot und machte ſich anheiſchig, es in 11 Monaten fertig zu ſtellen. Anfang Oktober 1915 ſollte mit dem Bau begonnen werden, ſo daß das neue Schiff etwa um die Jahreswende 1916/1917 ſeine erſte Ausreiſe hätte antreten können.

Der Termin war entſchieden zu lang, denn der Krieg konnte inzwiſchen zu Ende gehen und das Handelsſchiff wertlos machen.

Nun fuhr Lohmann ſofort zu Krupp, dem bekanntlich auch die Kieler Germania Werft gehört, nach Eſſen, teilte ihm ſeinen Plan mit und fragte ihn, ob es nicht möglich ſei, auf der Kieler Werft ein ſolches Fracht-U-Boot, wie es ihm die Weſerwerft in Ausſicht geſtellt hatten, auszuführen.

„Aber gewiß," erwiderte Herr von Krupp-Halbach, „denn auch hier zeigt ſich wieder einmal die Duplizität der Ereigniſſe. Wir hatten ſelbſt den gleichen Plan und Sie können nicht nur die Schiffspläne bei uns ſchon ſehen, ſondern wir ſind ſogar einen Schritt weiter und haben verſuchsweiſe mit dem Bau eines ſolchen Bootes ſchon begonnen. Infolgedeſſen könnten wir uns anheiſchig machen, das Boot in 6 Monaten zu vollenden."

Damit war die Idee in das Wirklichkeitsſtadium getreten. Die Verträge wurden ſofort abgeſchloſſen und der Bau des Schiffes beſchleunigt.

Der Gewinn von fünf Monaten war außerordentlich weſentlich. Nun wurde mit aller Kraft die Arbeit begonnen und zur richtigen Zeit fertig geſtellt. Pünktlich nach ſechs Monaten lag die „Deutſchland" zur Probefahrt im Kieler Hafen bereit. Die erforderliche Mannſchaft war auch

ſchon ausgeſucht. Mit welch einem richtigen Blick, das hat die erſte Fahrt der „Deutſchland“ erwieſen. Es mußten alles Leute ſein, die der Kriegsmarine nicht angehörten. Außerdem mußten es Männer ſein, die als tüchtig erprobt und den Strapazen einer Reiſe im Unterſeeboot gewachſen waren. Alle dieſe Bedingungen waren bei der Mannſchaft erfüllt, und was die Perſon ihres Führers, des Kapitäns König, anbetrifft, ſo erübrigt ſich wohl jedes Wort des Lobes. Er war der richtige Mann am richtigen Platz.

Nun mußte das neue Schiff, das erſte ſeiner Gattung, erſt erprobt und gleichzeitig die Mannſchaft für den Dienſt eingeübt werden. Das hat etwa ſechs Wochen, alſo nur eine unglaublich kurze Zeit in Anſpruch genommen.

Während die Germania-Werft emſig baute, waren auch die Kaufleute nicht müßig. Sie hatten in aller Stille die Vorbereitungen in Amerika und Deutſchland zu treffen und die Waren für die Hin- und Rückfahrt heranzuſchaffen. In Deutſchland wird es wohl nicht ſchwer geweſen ſein, man wußte, daß Farbſtoffe in Amerika der begehrteſte Handelsgegenſtand waren und daß dort drüben ganz fabelhafte Preiſe für ſchlechte, von amerikaniſchen Fabriken hergeſtellte Waren bezahlt wurden, während ihr

Einkaufspreis in Deutſchland wohl kaum weſentlich geſtiegen war.

Weitaus ſchwieriger war es, drüben in Amerika die Waren zu beſchaffen, die von der „Deutſchland" für die Rückfahrt geladen werden ſollten. Die Ankäufe und Lagerungen mußten vorgenommen werden, ohne daß der Feind, der auch den Handel Amerikas überwacht, eine Ahnung von der Beſtimmung dieſer Waren erhielt. Ja, es mußten ſogar Vorkehrungen getroffen werden, daß die „Deutſchland" nicht nur Waren vorfand, ſondern auch in Sicherheit einige Zeit im amerikaniſchen Hafen zubringen konnte.

Man mußte darauf gefaßt ſein, daß die Feinde ſich nicht, wie geſchehen, mit papierenen Proteſten begnügen, ſondern vielleicht ſogar einen Handſtreich gegen das verhaßte Boot, das ihre Blockade gebrochen hatte, unternehmen würden. In welcher Weiſe dieſer Zweck erreicht worden iſt, wird an anderer Stelle ausführlicher geſchildert. Nicht in einem, ſondern in mehreren Häfen war alles für die Ankunft der „Deutſchland" vorbereitet. Es waren nicht nur Sicherheitsmaßregeln getroffen, ſondern auch Ladungen vorhanden.

Ein idealerer Hafen für ein U-Boot läßt ſich

nicht denken. Ganz in der Nähe liegt die Endstation der Long Island Eisenbahn. Ungeheure Mengen von Öl, Gasolin und fetten Ölen sollen dort lagern, aber natürlich weiß man nicht, für wen. Fort Pond Bay diente seiner Zeit vorübergehend im Jahre 1898, also zur Zeit des spanisch-amerikanischen Krieges als Truppen-Transporthafen.

Auch aus den an anderer Stelle ausführlich wiedergegebenen Äußerungen des Direktors Helmolt, des Vertreters des Norddeutschen Lloyd in New York wissen wir ja, daß für die Aufnahme der „Deutschland" in New York bestens vorgesorgt war. Wie die Ozeanreederei die Verbindung mit Amerika hergestellt hat, um drüben alle Vorbereitungen treffen zu lassen, wissen wir jetzt nicht. Die Tatsache allein aber genügt wohl, um uns mit Bewunderung und mit Stolz auf den Unternehmungsgeist unserer Hanseaten zu erfüllen.

Daneben darf man der Verdienste der Kruppschen Germania-Werft nicht vergessen, die ohne Erfahrung im Handelsschiffsbau ein Tauchboot hergestellt hat, das sich nicht nur auf seiner ersten Reise vorzüglich bewährte, sondern den bekannten Sachverständigen des amerikanischen Kriegsmarineamtes, Kapitän Hughes, zur enthusiastischen Bewunderung hinriß.

Ich meine, daß ſolche Tatſachen unſerem Volke in der eindringlichſten Weiſe zu Gemüte geführt werden müßten, denn nichts iſt geeigneter, unſer Selbſtbewußtſein zu heben und mit Vertrauen in die Zukunft zu erfüllen, als ſolche Tatſachen, die das alte ſtolze Wort bewahrheiten: Deutſchland in der Welt voran.

4. Kapitel.

An Bord der Deutſchland.

Die „Deutſchland" iſt, wie auch die amerikaniſchen Experten zu ihrem außerordentlichen Erſtaunen feſtgeſtellt haben, nicht nur ein prachtvolles See- und Unterſeetüchtiges Schiff, ſondern auch ein verhältnismäßig luxuriöſes. Es iſt 65 Meter lang und in ſeiner breiteſten Breite mißt es über Deck 8,9 Meter. Seine Waſſerverdrängung beträgt 2000 Tonnen und ſeine Ladefähigkeit 800 Tonnen.

Das leichte Außenſchiff umfaßt die Tauchtanks, die den Waſſerballaſt beim Tauchen einnehmen und aus denen es beim Hochgehen wieder herausgepreßt wird. Außerdem befinden ſich hier auch der Raumerſparnis wegen die Ölbunker, in denen die zum Betriebe der Motoren notwendigen Rohölvorräte mitgenommen werden.

Dieſe Vorräte werden ſo reichlich bemeſſen, daß ſie für die Hin- und Rückreiſe reichen, denn man kann ja nicht wiſſen, wie die Rückreiſe wird.

Im inneren, druckfeſten Schwimmkörper des Schiffes ſind die Maſchinenräume, die Wohn-

und Laderäume enthalten. Dieſen Körper zerlegen die Schotten in acht beſondere Räume. Da iſt der Heckraum, der Maſchinenraum mit ſeinen beiden ſechszylindrigen Dieſelmotoren, der achtere Laderaum, die Zentrale mit dem ſie krönenden Turm, der hintere Akkumulatorenraum, der vordere Akkumulatorenraum, der vordere Laderaum und der Bugraum.

Dicht über der Maſchinenanlage, die außer den Dieſelmotoren für die Überwaſſerfahrt auch den elektriſchen Motor für die Unterwaſſerfahrt enthält, befinden ſich die Preßlufttanks, denen nicht nur beim Auspreſſen des Waſſers, aus den Tanks, ſondern auch bei der Ventilation und Friſchluftzufuhr für den Innenraum eine weſentliche Rolle zufällt.

Die Dieſelmotore, die ebenfalls durch Preßluft angelaſſen werden, ſind in ganz wenigen Sekunden betriebsfähig, das Boot kann alſo ſehr ſchnell losfahren.

In der Zentrale ſind alle Navigationsgeräte vereinigt. Sie iſt Hirn und Magen des Schiffes zugleich. Über ihr liegt der Kommandoturm mit dem einen Sehrohr nach oben, während das andere in die Zentrale hinabreicht. Bei der Überwaſſerfahrt können die Akkumulatoren jederzeit wieder geladen werden, ſo daß die Überwaſſerfahrt die Unterwaſſerfahrt ſichert.

Über dem Akkumulatorenraum liegen die Wohnräume der Mannſchaften, von der Zentrale führt ein Tunnel ſowohl zum vorderen wie zum hinteren Laderaum. Von dieſem ein dunkler Gang zum Heckraum, von jenem einer zum Bugraum. In dieſem ſtehen mehrere Antriebsmotore, doch ſind Bug-, wie Heckraum auch für Wohnzwecke verwendet.

Die Kojen der Offiziere ſind, wenn auch nicht gerade Luxusräume, ſo doch verhältnismäßig ſehr wohnlich und machen mit ihrer dunklen Holztäfelung einen geradezu wohlhabenden Eindruck. Auch die Mannſchaftsräume ſind, wenn man die recht beengten Raumverhältniſſe eines U-Bootes in Rechnung ſetzt, noch recht anſtändig und bequem zu nennen.

Selbſtverſtändlich ſind auch alle hygieniſchen Maßnahmen getroffen und alle geſetzlichen Beſtimmungen ſind auch in bezug auf die Rettungseinrichtungen innegehalten. Unter den Sicherheitsvorrichtungen ſteht die Telephonboje, ganz abgeſehen von den Schwimmweſten, an erſter Stelle. Sinkt ein Boot und kann nicht mehr empor, wenn ihm der nötige Antrieb fehlt, oder es ſonſt feſtgehalten wird, ſo wird die Telephonboje emporgelaſſen, bis ſie auf dem Spiegel des Meeres ſchwimmt. An ihrem Kabel klettert dann die Beſatzung nach Anlegung der Tauchretter empor.

Eine Navigationsplattform ſchließt den Turm ab. Dort ſtehen der Kommandant, der wachhabende Offizier und der Rudergänger. Eine ſteile eiſerne Treppe führt in die Zentrale hinab. Der Turm iſt mit allen Teilen des Schiffes durch Sprachrohr und elektriſche Signalapparate verbunden.

Zwei eiſerne Maſte ragen 100 Fuß über Deck, die, wenn das Schiff taucht, umgelegt werden und in ihren Maſtmulden verſchwinden. Der eine Maſt trägt ein Krähenneſt, das als Auslug dient. Zwiſchen Maſt und Maſt erheben ſich die Antennen des transportablen und in wenigen Sekunden abmontierbaren Teleſunkenapparats, durch den es dem Tauchboot möglich iſt, mit dem Feſtland in Verbindung zu bleiben, oder ſich mit Schiffen auf hoher See in Verbindung zu ſetzen.

Daß von allen wichtigen Maſchinenteilen Erſatzſtücke an Bord ſind, iſt ſelbſtverſtändlich, ebenſo, daß alle Mann gelernte Mechaniker oder Maſchiniſten ſind und einen Schaden ſofort ausbeſſern können.

Mit ganz außerordentlicher Umſicht und ſparſamer Genialität iſt an Bord über den Raum verfügt. Jedes Plätzchen iſt ausgenutzt und trotzdem kommt eine wirkliche Raumbedrängnis nirgends zum Bewußtſein. Freilich nimmt man, wenn die See hoch geht, an manchen vorſpringenden Dingen, namentlich aber an den elek-

triſchen Birnen, im buchſtäblichen Sinne des Wortes Anſtoß und die Folgen davon können immerhin einige blaue Flecke ſein, aber mit denen nimmt man es nicht genau, die gehören mit zum Vergnügen.

Das Hauptvergnügen aber an Bord iſt das Öl. Alles iſt durchſetzt und durchtränkt von ihm. Das auspuffende Öl der Motore, das Schmieröl der Maſchinenräder zerſtäubt in Millionen von Atomen und ſetzt ſich überall feſt. Die Wände der Innenräume werden glitſchig und ſchmierig, von der Decke tropft das Öl in zähen Tropfen herab, das Zeug und der Körper der Mannſchaft wird vollkommen ölbedeckt und öldurchſetzt, und ſelbſt in den Suppennapf und in die Speiſen tropft das Öl, ſo daß von fettloſen Tagen hier keine Rede ſein kann.

Dieſes Öl iſt die Verzweiflung des Kochs, denn natürlich gibt es auch an Bord eines U-Bootes eine Küche, und zwar eine Küche, ſo klein, ſo zierlich und ſo praktiſch, daß ſie die Freude jeder Hausfrau bilden würde. Weder mit Holz noch mit Kohle kann hier gekocht werden und doch kann man ſchmoren und braten und backen, und ſelbſt einen Grill gibt es. Alles elektriſch. Und der Koch iſt natürlich ein Künſtler.

Friſches Fleiſch und Geflügel gibt es wohl nur in den erſten Tagen. Der Koch nennt es:

„Geflügel in Öl.“ Aber trotz des Schmieröls weiß er ihm einen ausgezeichneten Geſchmack zu geben. Sonſt lebt man nur von Konſerven, Fiſch, Fleiſch, Wild, Gemüſe, Früchte uſw. in Konſerven. Man lebt gut an Bord und man braucht es auch, weil der Nerven- und Kräfteverbrauch ganz ungeheuer iſt.

Natürlich hat nicht nur der Kapitän ſein Boot feſt in der Hand, ſondern jeder der Bemannung kennt es in- und auswendig, jeden Griff, jeden Hebel. Die Wache dauert immer vier Stunden und an ihr nehmen ſelbſtverſtändlich nicht nur die Mannſchaften, ſondern auch die Offiziere teil, auf denen ja alles ruht. Daß der Kommandant ſeine eigene Kajüte hat, iſt ſelbſtverſtändlich. Wozu er ſie braucht, iſt weniger erklärlich, denn unterwegs ſtellt ihn der Dienſt oder der eigene Wille beinahe dauernd in die Zentrale oder auf den Turm.

Mehrere Wochen lang wurde ſelbſtverſtändlich das Fahren geübt, Offiziere wie Mannſchaften mußten erſt den für ſie ganz neuen Dienſt lernen. Viel Zeit dazu war natürlich nicht übrig, aber das auserleſene Menſchenmaterial, das ſich in dieſem Schifflein zuſammengefunden hatte, wußte durch ſeinen Eifer, ſeine Luſt und Liebe, alle Schwierigkeiten ſpielend zu überwinden.

Die Maſchiniſten mußten ſich mit den elektriſchen Motoren und Akkumulatoren und mit den Ölmotoren für die Überwaſſerfahrt vertraut machen. Die Mannſchaft, die an die großen verſchwenderiſchen Raumverhältniſſe der Ozeandampfer gewöhnt war, mußte ſich an die drangvoll fürchterliche Enge des U-Bootes gewöhnen und mußte die neuen Kommandos verſtehen lernen, an denen es Überfluß gab.

Ungemein wichtig war der Dienſt bei der Tauchſtation und etwas ganz Neues für ſie. Aber nicht an den Dienſt allein mußte man ſich gewöhnen, ſondern an das Tauchen ſelbſt, denn beim erſtenmal empfindet man ein ganz ſchauderhaftes, ſcheußliches Ohrenſauſen unter dem erhöhten Atmoſphärendruck, außerdem ſtellt ſich ein förmliches Luftſchlucken und Luftſchnappen ein und das Atmen muß ſich gar ſehr an die ſeltſam zähe dicke, ölige Luft gewöhnen, an die ſonſt nur die Maſchiniſten im tiefſten Maſchinenraum gewöhnt ſind.

Hier im U-Boot iſt eben der ganze Schiffsraum Maſchinenraum, ja ſelbſt der Stapelraum leidet unter der Verölung der Luft. Die Waren müſſen deshalb ſorgfältig geſchützt werden. Auch an das Schwitzen muß man ſich erſt gewöhnen, denn meiſtens herrſcht eine unglaubliche Temperatur da unten in den Räumen, in dem die Ma-

ſchinen ſauſen und an die dreißig Menſchen atmen.

Natürlich iſt das nur dann der Fall, wenn man taucht, oder wenn die See ſo hoch geht, daß man die Turmluken ſchließen muß, ſonſt ſtrömt aus dieſer ein Strom friſcher Luft ein.

Freilich kommt aber dabei auch manch ein Spritzer mit hinab und mehr als einmal iſt eine gute Suppe dadurch verſalzen worden.

Zur Unterhaltung an Bord dient, abgeſehen von dem unvermeidlichen Skatſpiel, zu dem ſogar ein zuſammenklappbarer Skattiſch für die Herren Offiziere an Bord iſt, auch eine ziemlich reichhaltige Bücherei, dazu ein Grammophon mit hunderten von Schallplatten, eine Harmonika und der eigene köſtliche, unverſiegbare Humor.

Die angenehmſte Beſchäftigung aber iſt der Schlaf, dem übrigens bei langen Unterſeefahrten ſogar auf Kommando gefröhnt werden muß, und zwar wird der Schlaf aus Erſparungsrückſichten anbefohlen. Denn bekanntlich verbraucht der Menſch im Schlaf weit weniger Sauerſtoff, als wenn er wach iſt. Und der Sauerſtoff der Luft iſt ein koſtbares Gut, deſſen Wert man erſt recht im U-Boot ſchätzen lernt.

Die Beſatzung.

Der Führer des Schiffes: **Paul König.**

Der erſte Offizier:	F. Krapohl.
Der zweite Offizier:	E. Eyring.
Der erſte Maſchiniſt:	H. Klees.
Der Proviantmeiſter:	W. Keſſels.
Die Maſchiniſten:	K. Treuechte.
	O. Kisling.
	O. Wagner.
Die Hilfsmaſchiniſten:	G. Nagel.
	N. Kuehle.
	A. Albers.
	E. Hultſch.
	H. Huefelmann.
	R. Zimmer.
Der Koch:	T. Simon Lehmann.
Der Telefunker:	E. Geilenfeld.
Die Matroſen:	E. Nacken.
	K. Pickert.
	F. Humke.
	A. Born.
	W. Mueller.
Die Mechaniker:	V. Wettner.
	E. Schneider.
	W. Obereiber.
	L. Schwarzſchild
	B. Tiſcherer.
	K. Steen.
Der Steward:	W. Stucke.
Der Lademeiſter:	K. Pruſſe.

5. Kapitel.

Paul König.

Paul König ſieht viel jünger aus, als er iſt, trotzdem durch ſein dunkelbraunes Haar ſchon verräteriſche Streifen von Grau gehen. Er iſt erſt 49 Jahre alt und iſt kein Sohn der Waterkant, ſondern ſeine Wiege ſtand mitten in den ſchönen Wäldern von Thüringen, in Rohra. Jetzt iſt er ein Bürger von Bremen.

Mit 16 Jahren wurde ſein Herzenswunſch erfüllt, zur See zu gehen. Dieſer Wunſch war in ihm durch die Lektüre engliſcher und amerikaniſcher Seeſchriftſteller erweckt worden. Von Thackeray, Captain Maryat und Captain Shaw. Von Anfang an intereſſierte er ſich außerordentlich für die großen Seehelden und namentlich waren es van Ruyter, Nelſon und Tegethoff, die ihn begeiſterten.

Der junge Mann ging nicht zur Kriegsmarine, ſondern wandte ſich der Handelsmarine zu. Am 27. April 1894 erhielt er das Patent für große Fahrt. In dem Dienſt des Norddeutſchen Lloyd

trat er 1896. Er ist dauernd bis jetzt darin verblieben.

Auf einer seiner Fahrten im Mittelländischen Meer, lernte er unter den Fahrgästen eine entzückende Engländerin kennen, die ein Jahr später seine Frau wurde. Das ist 16 Jahre her.

Seine Bestallung als Kapitän erhielt er am 26. Oktober 1911. Er hat im mittelländischen Dienst die „Schleswig" geführt, war Kapitän auf der „Neckar" und dem „Rhein", die er beide nach Baltimore führte und auf der „Prinzeß Irene", die er nach und von New York führte.

In Marinekreisen gilt er als einer der hervorragendsten Kräfte der Seefahrt und namentlich in der Bucht von Baltimore und in der ganzen Strecke von Baltimore bis nach Boston hinauf kannte er jedes Stückchen Wasser.

Seinen eigentlichen Hausstand hatte er in England und zwar in Winchester, wo er auch seine Frau heimgeführt hatte. Es war im Juni 1914, als Kapitän König gerade von einer seiner Mittelmeerfahrten nach Bremerhaven zurückkehrte. Da war die Welt schon vom künftigen Kriege voll.

Frau König befand sich damals auch in Bremerhaven, wo sie ihren Gatten erwartete. Die stürmische Zeit nahm die Tätigkeit Königs außerordentlich in Anspruch. An einen Krieg

mit England glaubte damals noch Niemand. Als aber die Sache bedenklich wurde und eingeweihte Kreiſe an ein Eintreten Englands gegen Deutſchland glaubten, ſagte Frau König ihrem Gatten, daß ſie ſich in einem großen Seelenkampf und Pflichtenſtreit befinde.

„Ich weiß, daß ich durch dich eine Deutſche bin. Du weißt auch, wie ſehr ich an Deutſchland hänge und wie ich es ſchätze. Du würdeſt aber ſicherlich einen großen Teil deiner Achtung vor mir verlieren, wenn ich das Vaterland, in dem ich geboren bin, verleugnen wollte. Laß mich zu unſeren Kindern zurückkehren, laß mich Engländerin ſein, bis ich wieder das Recht habe, mich als Deutſche zu fühlen."

Kapitän König gab die Antwort: „Geh. Stehe ich zu meinem Vaterland, kannſt du zu dem Deinigen ſtehen. Wir würden Beide keinen Schuß Pulver wert ſein, wenn wir nicht ſo denken würden."

So nahmen die Beiden Abſchied voneinander, einen ſehr ſchweren Abſchied, und Frau König kehrte nach England zurück, während ihr Mann in Bremerhaven blieb.

Wir wollen dahingeſtellt ſein laſſen, ob dieſe empfindſame Szene auf Wahrheit beruht oder nur der Phantaſie rühriger Reporter entſprungen iſt. Die Tatſache dürfte jedoch ſtimmen, daß

Frau König als Engländerin ſich bei Kriegsausbruch von ihrem Gatten getrennt hat und mit den Kindern in ihrem Vaterland geblieben iſt.

Zwei Jahre hatte Frau König keine Nachricht von ihrem Mann und er nicht von ihr. Eines Tages aber befand ſich Frau Kapitän König, wie ſie einem Reporter der „Daily Mail“ erzählte, auf einer Fahrt in der Untergrundbahn von London. Als ſie in das Abteil einſtieg, rief ihr eine Freundin entgegen:

„Weißt du, daß dein Paul Kapitän der ‚Deutſchland‘ iſt?“

„Was iſt die ‚Deutſchland‘“, fragte Frau König.

„Herrgott, das U-Boot, das in Baltimore gelandet iſt.“

„Das kann nicht ſein,“ erwiderte Frau König, „nie hatte mein Mann mit einem U-Boot etwas zu tun.“

Schnell lief ich zum Zeitungsſtand und kaufte mir einen ganzen Stoß Blätter und in jedem Blatt ſtand ſein Name und ſpaltenlange Berichte. Ja in einigen war ſogar ſein Bild.

Als ich das ſah, mußte auch der letzte Zweifel ſchwinden. Wie er es plötzlich zum U-Boot-Kommandanten gebracht hat, weiß ich nicht. In jedem Fall aber glaube ich, daß er ſeine Wahl ſeiner großen Kenntnis der amerikaniſchen Verhältniſſe

und ſeiner Beliebtheit in Baltimore verdankt. Dort hat er die allerbeſten Verbindungen nicht in Bindeſtrich-Kreiſen, ſondern auch bei den richtiggehenden Amerikanern, Verbindungen, die bis in die höchſten Kreiſe der amerikaniſchen Plutokratie reichen. Die verdankt er nicht nur ſeiner Stellung, ſondern ſeinem ganzen Weſen, ſeinem Wiſſen und ſeinen vollendeten geſellſchaftlichen Umgangsformen und Talenten."

König hat drei Kinder, die je vier Jahre im Alter voneinander verſchieden ſind. Das älteſte iſt 14, das zweite 10, das dritte ſechs. Es wird verſichert, daß alle Kinder im deutſchen Geiſt erzogen ſind und deutſch fühlen gelernt haben, wenn ſie auch geſellſchaftlich in engliſcher Art erzogen ſind.

Ein begeiſterter Verehrer Königs

iſt Ernſt Schiller, der in einem amerikaniſchen Hafen gegen ein britiſches Schiff „Matoppo" einen Angriff gemacht hat und dafür, da die Sache Menſchenleben gekoſtet hat, zu lebenslänglichem Gefängnis verurteilt wurde. Er war im Atlanta-Gefängnis interniert und mußte dort in der Schneider-Werkſtatt arbeiten.

Als er dort von der Ankunft des U-Bootes hörte, brach er aus, kletterte über zwei Dächer, ließ ſich in einen Hof herunter, kletterte auf die

Gefängnismauer, ſprang von ihr 10 Fuß auf eine Plattform hinab und dort auf die Erde.

Während der ganzen Zeit ſtand er unter dem Gewehrfeuer der alarmierten Wachen. Und gerade als es ihm gelungen war, über das freie Feld zu laufen und einen Buſchwald zu erreichen, wurde er von einem Schuß in den Fuß getroffen. Als er gefangen und in das Gefängnis zurückgebracht wurde, erklärte er, er ſei nur ausgebrochen, um das Unterſeeboot und den Kapitän zu ſehen, der dem Stolz des verhaßten Englands den Todesſtoß verſetzt habe. Daß ihm das nicht gelungen ſei, empfinde er als die härteſte Verſchärfung ſeiner Strafe.

6. Kapitel.

Der Lotſe an Bord.

Gleich bei der Einfahrt in die Cheaſepeake-Bay liegt die Heulboje und am Kap Charles liegt das Lotſenamt. Die Heulboje heißt deshalb ſo, weil alle Schiffe, die einfahren wollen, dort heulen, d. h. ihre Dampfpfeife ertönen oder ihre Sirene ſchrillen laſſen.

Der alte Lotſenkapitän Cocke war nicht wenig überraſcht, als mitten in der Sturmnacht des 25. Juli mit einemmal der gellende Sirenenton abermals das Herankommen eines Schiffes ſignaliſierte und ihm auf ſeinen Anruf die Antwort wurde: „Hier deutſches Unterſee-Handelsſchiff ‚Deutſchland', von Bremen nach Baltimore." Das war ja geradezu zum Teufelholen, mit dieſem Unterſeeboot, das ſpukte ſchon ſeit Wochen in den Köpfen aller Leute herum.

Vor allem aber in dem des verrückten deutſchen Kapitäns, der mit ſeinem Schleppdampfer

„Timmins" ſeit einer Ewigkeit ſchon die ganze Cheaſepeake-Bay unſicher machte.

Wie war denn das möglich, daß ein Tauchboot herüberkommen konnte? Erſtens die Blokkade, zweitens der Ozean, drittens die Kreuzer vor der Bay. Da konnte ihn doch wirklich nur jemand zum Narren haben.

Aber er mußte ſeine Pflicht tun und, hols der Teufel, dennoch hinüber fahren.

Es war ein ſcheußliches Wetter, man ſah nicht drei Schritt vor ſeinen Augen, nicht nur der Nacht wegen, ſondern auch des Regens wegen. Aber wahrhaftig, da hatte ein Schiff ſeine Lichter geſetzt. Und als er näher kam, ſah er Linien und Formen in unbeſtimmten Umriſſen auftauchen, wie er noch nie ein ähnliches Fahrzeug geſehen hatte.

Man kann ſich denken, wie ſelbſt ein ſolch alter Seebär über dieſen Anblick verblüfft war. Er legte an, ging an Bord und wurde von Kapitän König begrüßt.

Über ſeine Erlebniſſe an Bord und über ſeine Unterredung mit Kapitän König hat der alte Lotſenkapitän Cocke amerikaniſchen Blättern das Folgende berichtet:

Die Erklärung, warum der Tug „Timmins" zu ſpät kam und nahezu eine Stunde von Kapitän König erwartet werden mußte, war die, daß

Kapitän Hinch, der jeden ſeiner Schritte umlauert ſah, daran liegen mußte, die vielen Späher gerade in der kritiſchen Stunde irre zu führen.

Er war daher, als ob nichts zu erwarten ſei, nach New Port News zurückgefahren, um die ſich trotz des düſigen Wetters in der Bucht herumtreibenden fremden Fahrzeuge von der Mündung der Bay abzulenken und den Vorgang des Auftauchens der „Deutſchland" möglichſt noch geheim zu halten.

Das war ihm denn auch gelungen und er konnte nach einiger Zeit, als keine Gefahr mehr für die „Deutſchland" zu befürchten war, zurückfahren, um Kapitän König zu begrüßen.

Auf die Frage des Lotſenkapitäns Cocke, ob er viele Schiffe während der Fahrt geſichtet habe, erwiderte Kapitän König: „Handelsfahrzeuge ſelbſtverſtändlich ſehr oft, namentlich britiſche. Aber auf dem hohen Atlantic hatten wir auch eine Begegnung mit einem britiſchen Kreuzer. Das Gute iſt, daß ſo ein britiſcher Kreuzer leichter von einem U-Boot zu entdecken iſt, als umgekehrt. So hatten wir denn alle Möglichkeit, ungeſehen unterzutauchen und dem gefährlichen Gegner zu entfliehen. Das Manöver des Untertauchens nimmt ja jetzt nicht mehr als 1½ bis höchſtens zwei Minuten in Anſpruch. Das einfachſte Mittel, jeder unangenehmen Begegnung

aus dem Wege zu gehen, war, bei jedem Rauchwölkchen, das man ſah, einfach unterzutauchen.

Ein bißchen belebter wurde die Sache, als wir uns den Virginia Capes näherten. Es war kurz vor Mitternacht, als wir mit abgeblendeten Lichtern und vollſtändig geſchloſſenen Luken durch die Finſternis fuhren und zwei Kreuzer ſichteten, die ungefähr 9 Seemeilen vom Feſtland fuhren. Sie tauſchten immerfort Lichtſignale aus und ließen ihre Scheinwerfer ſpielen. Wir tauchten wieder und fuhren an ihnen vorbei und zwar in einer Entfernung von knapp 300 Metern von einem Kreuzer, den wir als einen franzöſiſchen erkannten."

Kapitän Cocke bat, das Innere der „Deutſchland" näher beſichtigen zu dürfen und Kapitän König ſelbſt führte ihn und zeigte ihm alles, was er zeigen wollte oder durfte.

Als die „Deutſchland" auftauchte, hatte ſie keine Flagge geführt, aber gleich nach der Einfahrt hißte ſie ſowohl die deutſche Handelsflagge wie die Flagge der Reederei.

„Was haben Sie denn als Ladung an Bord?" fragte Kapitän Cocke.

„Das, was Sie am meiſten brauchen."

„Und, was werden Sie wieder zurücknehmen?"

„Das, was wir am meiſten brauchen."

„Alſo Nahrungsmittel?"

„Nein", erwiderte Kapitän König. „Nahrungsmittel haben wir genug, aber Gold werden wir einnehmen und Gummi und andere Dinge, die fehlen uns. Denn Kindermilch und Ammen können wir nicht mit hinübernehmen." Und er lachte dabei.

Als Kapitän Cocke erfuhr, daß die Hauptſache der Ladung aus Farbſtoffen beſtand, meinte er: „Da haben Sie ſich aber doch geirrt, denn, was wir mehr brauchen, iſt Salvarſan, Aſpirin und Phenazitin. Wenn Sie das ganze Schiff damit vollgefüllt hätten, dann hätten Sie uns aus vielen Nöten geholfen und hätten eine hundertmal wertvollere Ladung gehabt, als jetzt."

Darauf klopfte Kapitän König ihm auf die Schulter und erwiderte: „Beruhigen Sie ſich, wir haben auch davon genug und es kommt noch ein ganzes Schiff nach."

Im weiteren Geſpräch ſagte Kapitän König, daß ſeine Reederei das Recht in Anſpruch nehmen wird, auf ihren Schiffen nicht nur Waren zu verfrachten, ſondern auch, wie jedes andere Handelsſchiff, Poſt und Fahrgäſte.

Gleich nach der Einfahrt zwiſchen den Virginia Capes ſagte Kapitän König, er hätte eigentlich die Abſicht gehabt, erſt nach New Port News zu fahren, wo die deutſchen großen internierten

Handelsſchiffe des Lloyd und der Hapag liegen. Er konnte ſich aber nicht recht entſchließen, weiter zu fahren, ſondern ließ immer ſeine Sirenenſignale geben, die den Baltimore tug „Timmins" riefen, den er offenbar hier zu finden geglaubt hatte. Aber erſt auf der Höhe von New Port News erſchien der „Timmins".

Er ſtand unter dem Kommando des Kapitän Coliſon und hatte den Kapitän Hintch vom internierten Lloyddampfer „Neckar" an Bord. Alle drei Kapitäne hatten in der Kajüte des Kapitän König eine Unterredung, über die Kapitän Cocke nichts Näheres erfuhr. Aber zum Schluß der Beratung kam der Kommandant der „Deutſchland" heraus und ſagte dem Lotſen, daß er beſchloſſen habe, New Port News links liegen zu laſſen und nach Baltimore zu fahren, wo er in den erſten Morgenſtunden eintreffen möchte. So wurde die Fahrt durch die Cheaſepeake-Bay angetreten, wobei der tug „Timmins" die „Deutſchland" begleitete.

Die Begegnung zwiſchen Kapitän Hintch und der „Deutſchland" war für alle Beteiligten ein freudiges Ereignis, das durch enthuſiaſtiſche Kundgebungen gefeiert wurde. Der Kapitän Hintch fiel dem Kommandanten der „Deutſchland" beinahe um den Hals und ſchüttelte allen Offizieren und Leuten die Hand.

„Kinder", ſagte er, „das iſt ein glänzender Anfang. Wir müſſen jetzt ganz Amerika mit Unterſeebooten überſchwemmen. Kein Hafen darf ohne ein Unterſeeboot mehr ſein. Was Sie getan haben, König, iſt eine unglaubliche Großtat. Die Welt wird ſich vor Staunen gar nicht zu faſſen wiſſen. Selbſt wenn Ihr Schiff verloren gegangen wäre, hätten Sie ſich mit unſterblichem Ruhm bedeckt. Sie haben Ihrem Namen jetzt den Platz neben den beſten Namen der See für alle Zeiten geſichert."

„Habe ich Recht oder nicht", wandte er ſich an den Kapitän Cocke. Dieſer gab zu, daß er in ſeinem ganzen Leben nicht daran gedacht hätte, ein derartiges Wunder zu erleben.

Zwei Monate lang hatte Kapitän Hintch auf das Kommen des Unterſeebootes gewartet, endlich hatte er Nachricht bekommen, daß es die Nordſee, wo es 14 Tage gelegen hatte, verlaſſen hatte, denn, ſo ſagte er zu Kapitän Cocke: „Sie mögen es glauben, oder nicht, lieber Kapitän, ich habe jeden Tag meine Nachricht bekommen, wo die „Deutſchland" liegt. Wie das möglich war, werde ich Ihnen allerdings nicht ſagen."

7. Kapitel.

Enthuſiaſtiſcher Empfang in Baltimore.

Die glückliche Ankunft des U-Bootes und der Empfang, den dieſes und ihr Kapitän, ſowie alle Offiziere und Mannſchaften beiden Behörden und der Bevölkerung in Baltimore gefunden hatten, hat unter allen, die für Deutſchland Sympathien beſitzen, eine „volksweite" Freude entfeſſelt. Aber auch andere, die Deutſchland nicht gerade ſympathiſch gegenüberſtehen, haben nicht gezögert, ihrem lauten Beifall für die kühne, wundervolle Seemannstat Ausdruck zu geben.

Man darf deshalb den Wert dieſer U-Bootfahrt nach Amerika nicht bloß nach Mark und Pfennigen einſchätzen. Viel wertvoller ſind die Imponderabilien, unter denen die Beeinfluſſung der öffentlichen Meinung obenan ſteht. Man darf nicht vergeſſen, daß die Preſſe unſerer Feinde auch den in neutralen Ländern die Über-

zeugung zu erwecken und zu verbreiten ſucht, daß wir — draſtiſch ausgedrückt — auf dem letzten Loch pfeifen, daß unſere Hilfsmittel erſchöpft ſind, und daß uns die Erſchöpfung vor England auf die Knie zwingen wird.

Einen beſſeren Beweis dagegen gab es wohl kaum, als daß wir verhungerten und erſchöpften Deutſchen mit einer epochemachenden, techniſchen Erfindung die engliſche Blockade durchbrechen und allen engliſchen Kriegsſchiffen zum Trotz Handel mit Amerika treiben. Auch die rein menſchliche Bewunderung der kühnen Seefahrt gehört zu den Imponderabilien, die in Amerika die Stimmung zu unſeren Gunſten beeinflußt haben. Der Beweis dafür war die Tatſache, daß Glückwunſchtelegramme, Briefe und Blumen in unaufhaltſamem Strom in die Bureaus von Schumacher u. Co. fluteten. Einladungen über Einladungen ergingen an die Offiziere und Mannſchaften und glänzende Feſte wurden ihnen in Ausſicht geſtellt!

Aber Kapitän König ſteckte ſeine Liebenswürdigkeit zurück und ſpielte ſich auf den kleinen Tyrannen aus, denn er ordnete an, daß die Mannſchaften an Bord bleiben müßten, „bis der Jubeltaumel ſich ein bißchen gelegt und ſeine gefahrvollen Formen verloren hätte."

Der einzige, der bei der Ankunft der

Deutſchland ein böſes Geſicht ſchnitt, und ſich gar nicht gaſtlich benahm, war der Wettermann, als den man hier den heiligen Petrus bezeichnet. Denn als das Hoſpitalsboot von der Quarantänestation abſtieß, — es war der E. Clay Timanus — und ſeine gelbe Flagge trübſelig herabhing, da hatte der dicke Nebel Mühe, ſich unter den fürchterlichen Regengüſſen zu heben. Dieſe Regenſchauer praſſelten auch auf das U-Boot durch die ganze Bucht bis zu ſeinem Liegeplatz nieder.

Wir ſind doch Barbaren

In dem Sanitätsboot ſaßen der Chef der Quarantänestation Doktor Charles L. Richardſon und ſein Aſſiſtent Doktor John C. Travers. Sie fuhren auf das U-Boot und ſeinen wachſamen Tender „tug" Thomas F. Timmins zu.

Außerdem aber ſaß trotz des elenden Wetters auch eine Dame in dem Boot, die Gattin des Chefarztes Doktor Richardſon. Die ganze Bai lag in der durch den Nebel, das Wetter und die frühe Stunde bedingten nahezu vollkommenen Ruhe.

Was aber in dieſer Ruhe ruhelos war, das war Timmins Scheinwerfer, der immerzu arbeitete und mit ſeinem Licht ſelbſt dieſen Nebel durchdrang. Die ganze Nacht hatte er nach der

Deutſchland geſucht, bis er ſie richtig gefunden hatte. Später noch warf er ſein Licht in einer ganz unverantwortlichen Weiſe gerade in die Objektive der photographiſchen und kinematographiſchen Kameras hinein, die von der Deutſchland eine der Deutſchland unangenehme Aufnahme machen wollten.

Die Deutſchland trug ihre weiß-rote Flagge mit dem Schlüſſel von Bremen, dazu das Quarantäneemblem. Sie ſenkte ihre Farben zum Gruß, als die Sanitätskommiſſion und die Zollkommiſſion an Bord kamen. Als aber Frau Dr. Richardſon auch an Bord gehen wollte, da gab es eine große Tragödie, denn kein Unberufener durfte an Bord, das war ſtrikter Befehl.

Und der erſte Offizier erklärte mit galanter Ungalanterie: „ſelbſt wenn es das kleinſte Füßchen der Welt wäre, und das ſchiene es zu ſein, dürfe es das Deck der Deutſchland nicht betreten.“

Nun gab es Weinen, beinahe Ohnmachten und Krämpfe. Man könnte doch unmöglich verlangen, daß eine Dame ſtundenlang im Nebel und Regen draußen bleiben ſolle. Aber man verlangte es doch, und da machte ſich der Unmut der Dame in den Worten Luft:

„Ich habe es nicht geglaubt, aber es ſind doch Barbaren ....“

Als die beiden Kommiſſionen das Schiff verlaſſen hatten, ſetzte das U-Boot ſeine Fahrt zum Patapco-Pier fort und dockte dort um 6 Uhr 10 Minuten. Zwei Zollinſpektoren wurden angewieſen, an Bord des Schiffes zu bleiben, ſo lange es ſich im Hafen befinde und ein Beamter wurde auch in das Lagerhaus von Schumacher & Co. geſtellt, das an dem eigens für die Bremer U-Boote errichteten Pier gelegen iſt.

Unterſuchung und Anerkennung als Handelsſchiff.

Soviel Schwierigkeiten ſich auch ſcheinbar gegen die Deutſchland aufgetürmt hatten, um zu beweiſen, daß ſie kein Handelsſchiff ſei, ſo brachen ſie doch alle in nichts zuſammen, als die Regierungskommiſſion der Vereinigten Staaten ihre Beſichtigung des Schiffes gleich nach Tagesanbruch noch auf der Quarantäneſtation vorgenommen hatte.

William Thomas Fee, der Konſul der Vereinigten Staaten in Bremen hatte die Sache für die Deutſchland dadurch ſehr erleichtert, daß er ihr „clean bill“ betreffs des Geſundheitszuſtandes der geſamten Bemannung beim Verlaſſen des Bremer Hafens mitgegeben hatte. Die Sanitätsbehörden in Baltimore hatten nichts

anderes zu tun, als dies Geſundheitszeugnis des Konſuls zu unterſchreiben und ihm ihre Zuſtimmung zu geben.

Die Clayn-Bill und ihre Überſetzung.

Der Kommandant der „Deutſchland" hat den Beamten der Quarantaine-Station folgende Beſcheinigung ausgehändigt:

„Ich, William Thomas Fee, Konſul der Vereinigten Staaten von Amerika, im Hafen von Bremen, Deutſchland, ſtelle hiermit feſt, daß das unten genannte Schiff aus dieſem Hafen unter folgenden Bedingungen ausläuft:

Name des Schiffes: Dampfer „Deutſchland".

Nationalität: Deutſch.

Führer: Paul König.

Große Tonnage 791, netto: — Stahl; Anzahl der Offiziere: 3.

Anzahl der Mannſchaften einſchließlich der Maaten: 26.

Anzahl der Paſſagiere: Keiner.

Anzahl der Seelen an Bord: Alle zuſammen genommen 29.

Abfahrtshafen: Bremen, Deutſchland.

Provenienz des Schiffes: neu erbaut.

Anzahl der Krankenfälle: Keiner.

Beſtimmung des Schiffes: Warenbeförderung

zwiſchen Bremen, Deutſchland und Boſton oder einem anderen atlantiſchen Hafen.

Sanitäre Verhältniſſe: Gut.

Art und Zuſtand der Ladung: — Farbſtoffe: Gut.

Quelle und geſundheitlicher Zuſtand der Waſſerverſorgung: Bremer Waſſerwerke; gut.

Ich beſtätige, daß das Schiff alle Quarantaine-Vorſchriften und Anordnungen, die unter der Akte vom 15. Februar 1893 verlangt werden, nachgekommen iſt und daß das Schiff dieſen Hafen verläßt, mit dem Ziel Boſton oder einem anderen Atlantiſchen Hafen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Via----direkt.

Unter meiner Hand und Siegel gegeben am dreizehnten Tage des Juni 1916.

Unterſchrift:

William Thomas Fee,
Amerikaniſcher Konſul.

BILL OF HEALTH.

Bremen, July 10.—The commander of the Deutschland handed to Quarantine officers the following bill of health:

I, William Thomas Fee, Consul of the United States of America at the port of Bremen, Germany, do hereby state that the vessel hereinafter named clears

from this port under the following circumstances:

Name of vessel, S. S. Deutschland; nationality, German.

Master, Paul Koenig; gross tonnage, 791; net, ——; steel; number of officers, three; number of crew, including petty officers, twenty-six; number of passengers, none.

Number of souls on board, all told, twenty-nine.

Port of departure, Bremen, Germany.

Where last from—newly built.

Number of cases of sickness, none.

Vessel engaged in—Freight trade and plies between Bremen, Germany, and Boston or other East Atlantic ports.

Sanitary condition, good.

Nature, sanitary history and condition of cargo—dyestuffs; good.

Source and wholesomeness of water supply—Bremen waterworks; good.

I certify that the vessel has complied with the Quarantine rules and regulations made under the Act of February 15, 1893, and that the vessel leaves this port bound for Boston or other Eeast Atlantic port of the United States of America, via ——, directly.

Given under my hand and seal, this thirteenth day of June, 1916.

WILLIAM THOMAS FEE,
American Consul.

Man kann ohne Zweifel in der Ausſtellung dieſes Geſundheitsatteſtes, das der „Deutſchland“ bei der Ankunft in Baltimore von großem Nutzen war, einen freundlichen Akt des amerikaniſchen Konſuls erblicken. Es iſt ein Zeichen, daß die offizielle Welt der Vereinigten Staaten von Amerika den Verſuch Deutſchlands, die engliſche Blockade zu brechen, nicht mit Unfreundlichkeit, ſondern eher mit dem Gegenteil aufgenommen hat.

Unterdeſſen waltete auch die Sachverſtändigen-Kommiſſion ihres Amtes. Der Hafenmeiſter Guy W. Steele und ſein Aſſiſtent F. Sydney Hayward und mehrere Inſpektoren durchſtöberten die Deutſchland vom Bug bis zum Heck und vom Krähenneſt bis zum Kiel. Die einzige Bewaffnung, die ſie vorfanden, waren 5 Revolver und eine Signalraketenkanone.

Und ſo ſchickte William P. Ryan, der Zollinſpektor des Hafens an das Hauptzollamt in Waſhington ein Telegramm, in dem formell beſtätigt wurde, daß die Deutſchland als ein Handelsſchiff und als nichts anderes zu betrachten ſei.

Und E. Billings Harries, der Spezialbeauftragte des Juſtizdepartements, der an Bord des U-Bootes kam, bevor es in Dock ging, berichtete, die Deutſchland halte ſich genau inner-

halb der Grenzen, die die Geſetze der Vereinigten Staaten für ein Handelsſchiff vorſchrieben.

Nur drei, weiter unten erwähnte Briefpoſtpakete gaben zu einer kleinen Meinungsverſchiedenheit Anlaß. Es konnte nämlich nicht nachgewieſen werden, daß ſie wirklich an den deutſchen Botſchafter gerichtet waren, weil die Initialen K. v. B. auch etwas anderes bedeuten konnten. Nun iſt es aber Regel, daß nur die Briefpoſt, die an die Agenten eines Schiffes gerichtet iſt, von dem Durchwandern des Poſtweges und der Pflicht der Poſtfrankatur befreit ſind.

Es wurde aber das Wort des Kapitäns als Wort genommen, und Kollektor Ryan ſchlug ein dickes Geſetzbuch nach, das man ihm vor die Naſe hielt und lernte daraus, daß auch alle Kiſten und Pakete, die das Siegel eines Auswärtigen Amtes an ſich tragen, frei durchgelaſſen werden müſſen. So bekam der Botſchaftsrat von Haimhauſen ſeine Pakete, mit denen er ungehindert davon ging.

Man muß voll Bewunderung auch bei dieſem Punkt anerkennen, wie geſchickt und umſichtig das Unternehmen vorbereitet war und wie man alles getan hatte, um jedes Hindernis, das der Deutſchland und ihrer koſtbaren Ladung bereitet werden konnte, zu vereiteln!

Geheimnisvolle Briefpakete. — Der amerikaniſche Unterſeeboot-Erfinder.

Die Deutſchland lag mit ihrer wertvollen Ladung, die noch nicht gelöſcht werden durfte, in einem Baſſin des Patapscofluſſes, das jeden Zugang vom Land und Waſſer unmöglich machte. Sie ſtieß hier ihre ſpitze Naſe in einen improviſierten Hafen, und wurde wenige Minuten nach 6 Uhr früh am Pier feſtgemacht. Sie verſchwand vollſtändig hinter dem Damm, und es mußte ein verdammt langgewachſener Menſch ſein, der von ihr mehr ſehen konnte, als die Galerie ihres Turmes.

Unterdeſſen war der deutſche Botſchaftsrat Haniel von Haimhauſen herbeigeeilt, um dem Kapitän die Glückwünſche des Botſchafters Grafen Bernſtorff zu überbringen. Er nahm drei Briefpakete an ſich, die nach amerikaniſchen Zeitungsberichten an

K. v. B. Waſhington

adreſſiert und mit dem Siegel des Berliner Auswärtigen Amtes verſchloſſen waren. Das K. v. B. dürfte wohl Kurt von Bernſtorff bedeutet haben! Die Briefpakete wurden von dem Botſchaftsrat nach Rye N. Y. gebracht, wo ſich die Sommerreſidenz des deutſchen Botſchafters befindet.

Sofort verbreiteten die Reporter der ameri-

kaniſchen Blätter, daß die Briefe auch ein Handſchreiben des Kaiſers Wilhelm an den Präſidenten Wilſon enthielten. Kapitän König aber und die Brüder Hilkens von der bekannten Firma A. Schuhmacher u. Co., die Agenten des Norddeutſchen Lloyd traten dieſem Gerücht mit aller Entſchiedenheit entgegen.

Eine intereſſante Epiſode ereignete ſich am Nachmittag desſelben Tages. Simon Lake, der bekannte Erfinder neuer Unterſeebootstypen, beſuchte Kapitän König und den Agenten des Norddeutſchen Lloyd und verlebte mit ihnen eine ſehr angenehme halbe Stunde, wobei natürlich die Unterſeebootfrage faſt ausſchließlich das Geſprächsthema bildete. Lake zeigte gar nicht ſeine Abſicht, irgend wie gegen die Deutſchland einzuſchreiten und ſie wegen Patentverletzung vor Gericht zu ziehen. Nur bei ſeinem Abſchied ſagte er:

„Ich bin hergekommen, Herr Kapitän, um Ihnen zu Ihrer außerordentlichen Leiſtung Glück zu wünſchen. Das war meine geſellſchaftliche Pflicht. Wenn ich aber morgen etwas gegen Ihr Schiff unternehme, dann nehmen Sie es mir nicht übel, denn das iſt meine Aufgabe als Geſchäftsmann."

Dieſe Epiſode widerlegt wohl am beſten die Meldungen, als wenn es ſich um einen gehäſſigen

Angriff Simon Lakes gegen die Deutſchland gehandelt hätte, um ihre Beſchlagnahme oder wenigſtens ein Aufenthaltsverbot zu erzielen. Auch läßt ſich nicht annehmen, daß Lake im Auftrag der Engländer handelte, wenn ihnen auch ein Erfolg ſeines Vorgehens ſehr erwünſcht geweſen wäre. Die Begrüßung Königs und die loyale Ankündigung ſeines Proteſtes bekundet deutlich, daß er ſich als Erfinder und Geſchäftsmann gegen eine immerhin mögliche Verletzung ſeiner Patente ſichern wollte.

Der erſte Beſuch an Land.

Es war einige Minuten nach 12 Uhr, als Kapitän König, der ſeine Schiffsuniform abgelegt hatte, das Schiff in Zivil verließ. Da es ſich hier auch um einen hiſtoriſchen Moment handelt, ſei auch ſeine Kleidung der Nachwelt überliefert. Er trug einen dunkelblauen Anzug, breite amerikaniſche Schuhe, Stehkragen mit grauer Krawatte und einem weichen grünen Filzhut.

So trat er mit Henry C. Hilken und dem Kapitän Hans Hintſch vom Norddeutſchen Lloyddampfer Neckar in das Zollamt ein. Hunderte von Perſonen wollten ihm ſchon hier, als er durch die Gänge ſchritt, die Hand ſchütteln und er kam aus den Shake Hands gar

nicht heraus. Am herzlichſten aber begrüßte ihn der Marineclerk.

Mit dem Zollvorſteher Ryan hatte er dann eine längere ſehr gemütliche Unterredung. Wieder wurde Kapitän König gefragt, wie lange er in Baltimore zu bleiben gedenke.

„Wie ich ſchon früher geſagt habe, 10 Tage."

„Ich frage auch nur deshalb, Herr Kapitän, weil es Vorſchrift iſt, daß, wenn Ihr Schiff zwei Wochen oder länger im Hafen bleiben will, die Funkſpruchapparate abgenommen werden müſſen."

„Oh," erwiderte der Kapitän, „das werde ich nicht tun, denn das iſt ſchon geſchehen. Ich habe nur einen tragbaren Apparat an Bord."

„Und wie ſtehts mit der Bewaffnung? Wie viel Geſchütze haben Sie?"

Da lachte Kapitän König. „Fünf Piſtolen und ein Raketengeſchütz. Nein, nein, Sie brauchen Ihr Geſicht nicht ſo zu verziehen, das iſt keine echte Kanone, ſie dient nur dazu, Signalraketen abzuſchießen. Wir müſſen ſie mithaben."

„Falls Sie mit einem andern Schiff Signale wechſeln wollen?"

„Nein," lachte König, „wenn uns irgendeine Gefahr droht, und wir Hilfe brauchen."

Nachdem alle Formalitäten beendet waren, ſchüttelte der Kapitän wieder dem Zollbeamten

die Hand und nun begannen ſie ein unoffizielles Geſpräch. Als dabei wieder auf die fabelhaften Leiſtungen hingewieſen wurde, ſagte Kapitän König: „Ach, die Geſchichte iſt gar nicht ſo rieſig. Ich habe erſt durch die Zeitungsausrufer erfahren, wie groß ſie iſt!“

Unterdeſſen hatte der Oberaufſeher Steele ſeinem Chef mitgeteilt, daß er eine neuerliche Durchſuchung des Schiffes vorgenommen und jeden Offizier und Mann vernommen habe. Er fand alle außerordentlich liebenswürdig, entgegenkommend und bereit, dem Beamten jede Möglichkeit zu geben, alles zu ſehen und zu unterſuchen, was zu ſehen war. Und nochmals wurde beſtätigt, daß gar kein Zweifel daran beſtehen könne, daß das Schiff nichts anderes ſei, als ein ganz friedliches Handelsboot, und daß ſowohl der Kapitän wie die Mannſchaft nicht der Kriegsmarine, ſondern ſeit Jahren ausſchließlich der Handelsmarine angehören.

8. Kapitel.

Das Manifeſt Königs an die Amerikaner.

Am Tage ſeiner Ankunft gab Kapitän Paul König ein in Schreibmaſchinenſchrift gedrucktes Memorandum über die Reiſe der „Deutſchland" aus. Die Amerikaniſchen Blätter, denen es allen zuging, behaupteten, es ſei ſchon in Deutſchland fertig geſtellt worden, bevor das U-Boot auf die Reiſe ging und ſahen darin ein Zeichen, wie ungemein ſicher der deutſche Geiſt ſeines Erfolges war.

Das Memorandum gab eine Darſtellung des Zuſtandes, in dem Deutſchland ſich gegenwärtig befindet und gab der Hoffnung Ausdruck, die Deutſchland in die neue Seehandelsverbindung ſetzt, die durch das Unterſeeboot inauguriert worden ſei.

„Das Unterſeeboot ‚Deutſchland', das ich zu kommandieren die Ehre habe, iſt das Erſte einer ganzen Reihe von Unterſeebooten, die für Rech-

nung der Ozean-Reederei G. m. b. H., Bremen, gebaut werden. Es wird binnen kurzen von einem zweiten Schiff, der ‚Bremen' gefolgt werden.

Die Idee, dieſes Unterſeeboot zu bauen, kam von Mr. Alfred Lohmann, dem Präſidenten der Bremer Handelskammer. Er führte ſeine Idee gegen Ende des vorigen Jahres vertraulich vor einem kleinen Kreiſe von Freunden aus, und ſie wurde ſofort aufgenommen. Eine Geſellſchaft wurde unter dem Namen „Deutſche Ozean-Reederei G. m. b. H." gebildet und die Germania-Werft in Kiel mit dem Bau der Unterſeeboote betraut. Das Direktorium beſteht aus Alfred Lohmann als Präſidenten, Philipp Heineken, Generaldirektor des Norddeutſchen Lloyds und P. M. Hermann, Direktor der Deutſchen Bank. Karl Stapelfeldt, Geſchäftsführer des Norddeutſchen Lloyd, hat auch die Geſchäftsführung dieſer Geſellſchaft übernommen.

Wir haben unſeren amerikaniſchen Freunden eine ſehr wertvolle Ladung von Farbſtoffen mitgebracht, Farbſtoffe, die Monate lang in Amerika ſo ſehr erſehnt wurden, und die der Beherrſcher der See der großen amerikaniſchen Republik einzuführen nicht erlaubt hat.

Während England keinem dasſelbe Recht auf dem Ozean zugeſteht, weil es ſelbſt die Wellen

beherrſcht, haben wir durch unſere Unterſeeboote begonnen, dieſe Herrſchaft zu brechen. Groß-Britannien iſt aber in keinem Falle fähig, Boote, wie das unſere daran zu verhindern, zu kommen und zu gehen, wie ſie wollen.

Unſere Fahrt an Dover vorbei und dann durch den Ozean war eine vollkommen ereignisloſe. Wenn Gefahr ſich nahte, gingen wir unter die Oberfläche. Jetzt liegen wir hier ſicher in einem amerikaniſchen Hafen, bereit, in angemeſſener Zeit die Rückfahrt anzutreten.

Ich bin nicht in der Lage, Ihnen genauere Einzelheiten über unſere Fahrt durch den Ozean zu geben im Hinblick auf unſere Feinde. Unſer Boot hat eine Waſſerverdrängung von ungefähr 2000 Tonnen und eine Geſchwindigkeit unter Waſſer von ungefähr 14 Knoten. Unnötig iſt es zu betonen, daß wir völlig unbewaffnet und nichts weiter ſind, als ein friedliches Handelsſchiff.

Was die Dinge in Deutſchland betrifft, ſo möchte ich nur darauf hinweiſen, daß jeder von einem vollen endlichen Sieg der deutſchen Waffen und denen unſerer Verbündeten überzeugt iſt. Alle Geſchehniſſe der letzten 22 Monate legen den Beweis ab, daß daran nicht zu zweifeln iſt. Ganz Polen und Kurland, ein Landſtrich von ungefähr zwei Drittel Fläche des deutſchen Reiches ſteht ſeit 12 Monaten unter

unſerer friedlichen Herrſchaft und das ganze Land iſt unter Pflug genommen worden und tauſende von Ackern werden im nächſten Winter dazu dienen, uns Nahrungsmittel zu geben.

Regen und warmes Wetter im April und Mai haben uns in ganz Deutſchland, Öſterreich-Ungarn, Bulgarien und der Türkei eine Ernte in Ausſicht geſtellt, die reicher ausfallen wird, als ſeit einem Jahrhundert.

Ganz Serbien, Montenegro und ein großer Teil von Albanien befinden ſich in derſelben Lage, wie Polen und Kurland.

Außer faſt ganz Belgien iſt auch der ſiebente Teil von Frankreich in Deutſchlands Beſitz und alles in einem blühenden Zuſtand des Landbaues. So beſteht denn tatſächlich nicht die geringſte Angſt vor dem britiſchen Verſuch, hundert Millionen deutſcher und öſterreichiſcher Frauen, Kinder und Nichtkämpfer hungers ſterben zu laſſen, was der teufliſchſte Plan iſt, den jemals eine Nation auf dieſer Welt auszuführen verſucht hat.

Unſere Boote werden die Poſt über den Ozean bringen und ſie vor britiſchen Störungen ſichern. Wir ſind feſt überzeugt, daß die alten freundſchaftlichen Beziehungen mit den Vereinigten Staaten, die zurückgehen bis auf die Tage Waſhingtons, in denen Preußen es war,

das als Erſtes Amerika in ſeinem Freiheitskampf gegen die britiſche Herrſchaft Hilfe brachte, aufs Neue in Ihrem ſchönen und mächtigen Lande erwachen werden.

Die Hausflagge der Deutſchen Ozeanreederei iſt die alte Bremer Flagge mit den rot und weißen Streifen und mit dem Wappen der Stadt, dem Schlüſſel in einer der Ecken. Dieſer Schlüſſel iſt uns das Zeichen, daß wir die Tür geöffnet haben, die England zwiſchen uns und dem Weltverkehr zu ſchließen verſucht hat. Die Tore, die wir mit dieſem Schlüſſel geöffnet haben, werden ſich nie wieder ſchließen.

Offene Tore für den Handel der Welt und Freiheit der Meere und gleiches Recht aller Nationen auf dem Ozean werden durch Deutſchlands Sieg in dieſem Kampf garantiert werden, den es um ſeine Exiſtenz kämpft."

* * *

Intereſſant iſt es, daß an demſelben Tage, an dem die „Deutſchland" in Baltimore eintraf, auch der offizielle Bericht des zum Stabe der amerikaniſchen Botſchaft in Berlin gehörenden Arztes Dr. Taylor über den Geſundheitszuſtand, die Kinderſterblichkeit und die Ernährungsverhältniſſe in Deutſchland in Waſhington anlangten und ſofort veröffentlicht wurden.

In dieſem Bericht wurde erklärt, daß alle Gerüchte von einer Hungersnot, ja von einer Aushungerungsmöglichkeit falſch ſeien. Von den Tauſenden von Kindern, die Hungers ſterben und von denen Reuter ſo ſchön nach Amerika hinüber zu berichten wußte, ſei ihm, dem das ganze ſtatiſtiſche Material zur Verfügung geſtellt wurde, nichts bekannt. Im Gegenteil, die Sterblichkeitsquote ſei im zweiten Kriegsjahr erheblich niedriger geweſen, als in den Kriegsmonaten des Jahres 1914.

Auch dieſe Veröffentlichung machte einen tiefen Eindruck. Noch größer aber die des Kapitäns König, daß Deutſchland gar nicht daran denke, ſeine Unterſeebootsflotille in den Dienſt der Nahrungsmittelbeſchaffung zu ſtellen. Er tat es mit den deutſchen Worten: „Wir ſind kein Frucht-, ſondern ein Frachtſchiff und wir brauchen anderes viel dringender, als die Nahrung, an der es uns nicht fehlt."

9. Kapitel.

Stimmungen bei der Ankunft der „Deutſchland“.

Die Internationale Nickel-Kompagnie, die das Nickel kontrolliert, liefert es aus Kanada nur unter der Bedingung, daß es nie an eine feindliche Macht weiter gegeben werden dürfte. Die Nachricht, daß an die „Deutſchland“ Nickel geliefert worden ſei, hatte zur Folge, daß die Geſellſchaft ſich ſofort an die engliſche Botſchaft in Waſhington wandte.

Es war aber von Käufen dort gar nichts bekannt. Außerordentliche Käufe, die ſeiner Zeit die Aufmerkſamkeit erregt und ſogar eine ziemliche Preisſteigerung verurſacht hatten, lagen ſchon ein Vierteljahr zurück. Die Sache war alſo ſchon ſolange vorbereitet.

Einem Gerücht nach ſollen in den Lagerhäuſern der verſchiedenen amerikaniſchen Zweigniederlaſſungen des Norddeutſchen Lloyd Waren jeglicher Art für 20 U-Boots-Schiffsladungen

liegen. Außerdem ſollen in den Häfen von Long-Island, Hoboken, Boſton und den drei oder vier anderen Häfen der öſtlichen Küſte Amerikas Lagerhäuſer zur Aufnahme von Ladungen der Unterſeeboote bereit ſtehen.

Die Ankunft der „Deutſchland" war, wie Karl von Helmolt, der Vertreter des Norddeutſchen Lloyd in New York äußerte, dort erwartet worden. „Hier in Hoboken hätte es Kapitän König viel bequemer gehabt", ſagte Herr von Helmolt, „und es hätten nicht ſolche Vorſichtsmaßregeln erſt getroffen werden müſſen, die dort nötig waren, denn hier war ſchon alles bereit. Wir hoffen aber, mehr als eines unſerer U-Boote noch hier zu ſehen."

Gleich nach dem Eintreffen der Nachricht von der glücklichen Ankunft der „Deutſchland" wurde Herr von Helmolt angeklingelt und ihm mitgeteilt, daß für die wackere Beſatzung des Schiffes in dieſem Augenblick ein Scheck von 10 000 Dollar abgegangen ſei, und zwar mit der ausdrücklichen Beſtimmung, daß nicht nur die Mannſchaften, ſondern auch Kapitän und Offiziere an dem Ehrenſold teilnehmen ſollten.

Der Spender fügte hinzu: „Es iſt dies ein kleines Zeichen meiner Bewunderung ihrer Tapferkeit, ihren Mut und ihren ſeemänniſchen Geiſt." Der Spender war der Zinnkönig

August Heckscher, der Kommodore des New Yorker Yacht-Klubs, dessen Dampfer „Cabrilla" zu den schönsten Yachten der Prominenten von Amerika gehört.

Am gleichen Tage langten in den Bureaus des Norddeutschen Lloyd 600 Anfragen an, ob man und für welchen Preis mit der „Deutschland" nach Bremen fahren könne. Am Montag um 8 Uhr bot ein Passagier 5000 Dollar für die Überfahrt, um 11 Uhr bot er 8000 Dollar und um 12 Uhr 12 000 Dollar.

Es zeigte sich damit, wie Herr von Helmolt sagte, daß sich auch ein Passagierschiff jetzt glänzend rentieren würde, wenigstens für die Rückfahrt, zumal auch Deutsche, die es schwer empfinden, in Amerika zurückgehalten zu sein, den Augenblick ersehnen, ein Mittel zu finden, in die Heimat zurückzukehren.

Gemischte Gefühle.

Daß die Ankunft der „Deutschland" in Handelskreisen mit gemischten Gefühlen aufgenommen worden ist, kann man sich denken. So sehr man sich in den Kreisen jener Manufakturen freute, die auf die Farbstoffe angewiesen sind, so sehr fürchteten die Farbstoffabriken, daß die plötzliche deutsche Einfuhr einen Umfang annehmen könne, der gegenüber der horrenden Preis-

ſteigerung von jetzt einen eben ſolchen Preisſturz herbeiführen könnte.

Herr von Helmolt aber verſicherte lachend, daß man da ganz beruhigt ſein könnte. „Wir haben gar keinen Grund," ſagte er, „die Preiſe zu drücken, ſondern ſind froh, Waren, die wir brauchen, dafür eintauſchen zu können. Wir werden alſo genau unſern Export ſo einrichten, daß nicht nur unſere Abnehmer, ſondern auch wir ein Geſchäft machen."

Andere wieder, die Farbſtoffe nötig brauchen, haben, wie das Handels-Departement amerikaniſcher Manufakturiſten offiziell konſtatiert hat, gefunden, daß es zwar außerordentlich angenehm ſei, wenigſtens etwas Farben bekommen zu haben, aber es ſei doch nur ein Tropfen im Eimer Waſſer. Man brauche mehr, mehr und immer mehr. Es ſei abſolut nötig, daß die unverſchämten Preiſe der amerikaniſchen Farbenfabriken für ihre ſchlechte Ware durch die gute deutſche unterboten werden, und einer der größten Konfektionäre Amerikas hat erklärt, daß er, da er es Gott ſei Dank nicht nötig habe, einen großen Teil ſeines Betriebes einfach habe ſtillſtehen laſſen, weil er bei dieſen Preistreibereien nicht mehr mittuen wolle.

„Ich war vor dem Kriege, der uns Amerikaner nichts angeht, gewöhnt geweſen, für gute deutſche

Farbſtoffe 180 Dollar die Tonne zu zahlen. Jetzt verlangt man für elendes amerikaniſches Produkt 2200 Dollar, das iſt ein bißchen zu viel, da hört wahrhaftig ſchon die Gemütlichkeit auf. Ich habe in meinen Lagern allein an Hoſen 250 000 Dutzend liegen, die der Bearbeitung mit Farbſtoffen noch warten.

Jetzt werden ſie bald aufhören zu warten, denn ich habe eben mit der Ozean-Reederei ganz außerordentlich günſtige und große Abſchlüſſe gemacht. Die Regierung der Vereinigten Staaten ſollte ſelbſt alle Schritte ergreifen, um ſich die Einfuhr dieſer für uns ſo nötigen Stoffe aus Deutſchland zu vernünftigen Bedingungen zu ſichern, und wir Manufakturiſten werden alles tun, um auch die binnenländiſchen Märkte mit dieſer ausgezeichneten Ware zu verſorgen."

Ein Akt der Feindſeligkeit.

Die uns feindliche Preſſe in Amerika verbreitete das Märchen, die erſte Nachricht von der Ankunft der „Deutſchland" habe der Präſident von Mexiko Carranza erhalten. Deutſchland wollte ihm damit beweiſen, daß es ihm im Falle eines Konfliktes mit Amerika mit Unterſeebooten zu Hilfe kommen könnte. Deshalb dürfe man ſich in Amerika nicht freuen, denn es ſei nur ein Akt der Feindſeligkeit. Ein anderes Blatt ſchrieb,

nach dem Jubel, der in Baltimore herrſcht, iſt der Erfolg Mr. Königs der, daß Mr. Kaiſer populärer wird als Uncle Sam. Ein engliſches Blatt meldete: „Eine Menge deutſcher Offiziere habe ſich dazu gedrängt, auf der „Deutſchland" Dienſt zu tun. Man habe aber alle abgelehnt, damit der Charakter des Handelsbootes gewahrt bliebe. König ſoll bei dieſer Gelegenheit geſagt haben, daß demnächſt ein Paſſagierſchiff zwiſchen Amerika und Deutſchland verkehren werde.

Der deutſche Kredit in Amerika.

Eine andere große Angſt für die amerikaniſche Börſenwelt war die Frage der Überſchwemmung des Geldmarktes mit den in Deutſchland befindlichen amerikaniſchen Papieren. Ja, es wurde ſogar die Vermutung ausgeſprochen, daß die U-Boote deutſches Gold mitbringen könnten, um die deutſche Valuta zu erhöhen. Herr von Helmolt gab auf die erſte Frage nach der Überſchwemmung und dem Zurückfluten amerikaniſcher Papiere eine befriedigende Antwort:

„Warum ſollten ſich die deutſchen Kaufleute eines Papiers entledigen, das ſolche Sicherheit bietet und ſo hoch ſteht, wie die amerikaniſchen. Andererſeits aber frage ich," meinte er, „wozu haben es die Deutſchen nötig, ihre Valuta künſtlich zu erhöhen? Seien wir doch ganz offen. Der

deutſche Geldfuß mag recht niedrig ſtehen, aber der deutſche Kredit ſteht doch wirklich ſehr hoch. Keiner hat von uns geglaubt, daß Deutſchland jetzt zahlen würde, wo die See rundum abgeſchloſſen war. Keiner verlangt auch das Geld, und glauben Sie mir, die Valuta ſteigt von ſelbſt ſchon durch den deutſchen Export, der heute begonnen hat. Und wenn das Geld wirklich das Rückgrat einer Nation iſt, ſo hat die Reiſe der ‚Deutſchland‘ das Rückgrat der Deutſchen wieder geſtählt.“

Stimmen der Preſſe.

Der „Mancheſter Guardian“ ſchrieb am 11. Juli: „Wir ſind ſehr bereit, in das Hohngelächter gegen uns ſelbſt und in den Beifall einzuſtimmen, den das große Können und Wollen dieſes Kapitäns in der Welt verurſacht hat, der uns zum mindeſten als ein Sportsmann erſcheint, der in durchaus fairer und einwandsfreier Weiſe ſich ſeine Lorbeeren verdient hat.“ Dasſelbe Blatt ſagt, daß ſowohl in England wie in Deutſchland vor dem Kriege ſchon Pläne für Handels-U-Boote von 3—4000 Tonnen Gehalt vorlagen, daß man aber davon Abſtand nahm, weil die Zeit für das Manöver des Untertauchens, um ſie gegen Angriffe anſtürmender Kriegsſchiffe zu ſchützen, bei ſolchen Koloſſen zu groß ſei. Außerdem ſei

doch gerade das Untertauchen in der Nähe der Küſte ſehr nötig, gerade dort aber fehlen die Tiefen, die für ſolche Rieſenſchiffe notwendig werden."

Eins der uns feindlich geſinnten amerikaniſchen Blätter „begrüßte" die Ankunft der „Deutſchland" mit folgendem Erguß, den wir zum Vergnügen unſeren Leſern darbieten:

„Die Ankunft des deutſchen Unterſeebootes in Baltimore hat ihre komiſche Seite (!). Es macht ſich gerade ſo, wie wenn bei einem Wettrennen der Konkurrent, der ſtark ins Hintertreffen gekommen iſt, die Aufmerkſamkeit des Publikums damit auf ſich lenken will, daß er allerlei Kunſtſtückchen ausführt, die ihn als ernſthaften Wettbewerber lächerlich machen.

Das Kunſtſtück der deutſchen U-Bootfahrt nach Amerika hat nicht einmal den Reiz der Neuheit, da ſchon im vorigen Jahre in Canada erbaute Unterſeeboote nach Europa gefahren ſind. (Notabene in Begleitung von Kriegsſchiffen, was natürlich keine große Kunſt iſt.)

Es mag den Lehrern und Schülern des internationalen Rechtes namentlich in Amerika Stoff zu theoretiſchen Erörterungen bieten; für die Kriegführenden hat es aber wenig Intereſſe. Das Unterſeeboot nimmt für ſich in Anſpruch, daß es ein unbewaffnetes Handelsſchiff ſei, es will keinen

offiziellen Charakter haben und ſo unverletzlich ſein, wie die ‚Luſitania‘ ſelbſt.

Gegenüber dieſen Deduktionen der deutſchen ethiſchen Schule darf man gewiß ſein, daß England gewiſſe Verpflichtungen gegenüber ſich ſelbſt nicht außer acht laſſen wird.

Es wird mitgeteilt, daß dieſe Fahrt einen Wendepunkt in der Geſchichte der Seefahrt bedeutet. Wir können dieſe Ankündigung nur mit Lachen aufnehmen. Ein Dienſt von Raben, die im Schnabel Brot nach Deutſchland tragen, würde nicht viel weniger dazu beitragen, das deutſche Volk vor Hunger zu ſchützen, wie dieſe Unterſeebootfahrten. Ein Unterſeeboot vom Typ der ‚Deutſchland‘ vermag ebenſoviel Ladung aufzunehmen, wie einer der großen Nachen, die jedem Rheinreiſenden wohlbekannt ſind.

Das Unterſeeboot hat 25 Tage für eine Reiſe gebraucht (?), die die großen deutſchen Überſeedampfer in ſieben Tagen zurücklegen. Die Koſten eines ſolchen Warentransportes ſind unverhältnismäßig hoch.

Die Reiſe iſt in der Tat weiter nichts als ein geſchicktes Zirkuskunſtſtückchen (!). Die Vereinigten Staaten werden nun zu entſcheiden haben, ob die ‚Deutſchland‘ das Unſchuldslamm iſt, für das ſie ſich ausgibt, oder ob

ſie als Kriegsſchiff zu betrachten und zu behandeln iſt. Für England iſt es ziemlich gleichgültig, wie dieſe Entſcheidung ausfällt."

Deutlicher kann man ſeinen Ärger, ja ſeine Wut nicht kundgeben! Wie viel würdiger und klüger iſt demgegenüber, was die „Daily Mail", die an uns ſonſt kein gutes Haar zu laſſen pflegt, darüber ſchreibt:

„Das Eintreffen des deutſchen U-Boot-Linienſchiffes ‚Deutſchland' in Baltimore iſt eines der dramatiſchſten Ereigniſſe dieſes Krieges. Die ‚Deutſchland' iſt zweifellos das erſte U-Boot, das mit einer Ladung über den Ozean gefahren iſt. Vielleicht iſt es der Ahnherr künftiger Linien von Unterſeeboots-Handelsſchiffen. Es wäre unklug, das Ereignis verkleinern zu wollen. Es iſt mehr als ein bloßes Ereignis. Es iſt ein bedeutungsvolles Vorzeichen, ganz ähnlich dem Flug Blériots mit einem Aeroplan über den Kanal im Jahre 1909. Wie dieſe Leiſtung die Lebensbedingungen ſehr weſentlich beeinflußt hat, ſo droht die Reiſe der ‚Deutſchland' ſie noch weiterhin zu beeinfluſſen." Das Blatt fährt fort: „Wir glauben nicht, daß die Schiffahrt unter See den jetzigen Krieg beeinfluſſen kann. Aber es iſt mehr als ärgerlich, daß Deutſchland in der Lage iſt, ſich einen ſicheren, wenn auch beſchränkten Verkehrsweg nach den

Vereinigten Staaten zu eröffnen. Es kann Wertpapiere und Farbstoffe verschicken und im Austausch die Waren erhalten, die es am nötigsten braucht, wenn auch vorläufig nur in geringen Mengen. Aber, wenn mehr und größere U-Boote gebaut werden können, so könnte Deutschland trotz der Blockade Handel treiben und der Wert der Seemacht erheblich neutralisiert werden. Das weitere Schlimme ist, daß in ein paar Jahren ein U-Boot von jeder erdenklichen Größe überallhin wird fahren können. Wie die Entwicklung der Luftschiffahrt die Sicherheit zu Lande vermindert hat, so hat das Emporkommen des U-Bootes die Sicherheit zur See vermindert."

In diesem Zusammenhang wird es interessieren, was H. G. Wells, der große Utopist, der Jules Verne bedeutend übertrifft, seiner Zeit schrieb, als Blériot zum erstenmal den Kanal überflog und in England landete:

„Es ist zunächst ein Schlag für unseren nationalen Stolz, denn diese Erfindung ist bis auf die letzte Schraube außerhalb Englands gemacht worden. Die Welt kann nicht länger auf England warten. Wir sind hinter den anderen Nationen, hinter Amerikanern, Deutschen, Franzosen an männlichen Qualitäten zurückgeblieben, wir sind als zages, rückständiges Volk enthüllt.

Die Ausländer haben uns in der geiſtigen Ausbildung überholt, ihr Wiſſen, ihre Schulung iſt beſſer, ihre Vorſtellungskraft lebendiger, ihr Geiſt iſt rühriger." Und was müßte er jetzt ſagen, wenn er nicht plötzlich zu den Verächtern und Feinden unſeres Volkes ſich bekehrt hätte! „In ihren Häuſern gibt es Bücher, Gedanken und Gedankenaustauſch, unſere Heime und Schulen ſind öde und anregungslos. Wir ſpielen Golf und beherrſchen den Schneiderſtil der Welt, während die anderen fliegen. Wir ſcheinen für die Bereicherung des menſchlichen Wiſſens gar nichts mehr zu leiſten. Nicht der zwanzigſte Junge bei uns lernt Deutſch, kaum einer Franzöſiſch. Gott allein weiß, worauf ſie ihr Hirn verwenden. Das leſende und denkende Publikum Britanniens zählt wahrſcheinlich noch nicht fünfzigtauſend Köpfe. Unſere Hochſchulen ſind armſelig und geiſtlos, ohne jeden Führerehrgeiz. Woher ſoll nur unſere nationale Wiedergeburt kommen? Wir haben freilich noch unſeren Derbytag!"

10. Kapitel.

Der Proteſt der Entente.

Die erſte Behörde, die in Waſhington von dem Eintreffen des deutſchen Unterſee-Bootes Nachricht erhielt, war die engliſche Botſchaft. Sofort ging in Abweſenheit des Botſchafters Sir Cecil Spring Rice ſein Vertreter, der Botſchaftsrat und Charge d'affaires Colville Barclay mit dem franzöſiſchen Botſchafter in das Weiße Haus, um dort gegen den Aufenthalt des U-Bootes Proteſt zu erheben.

Am nächſten Tage wiederholten ſie dieſe Vorſtellungen und erklärten, daß die „Deutſchland", ſelbſt wenn ſie als Handelsſchiff gebaut und benutzt worden ſei, tatſächlich ſchon durch den Umſtand, daß ſie ein Tauchboot ſei, zu den Kriegsſchiffen gerechnet werden müſſe. Es ſei außerordentlich wichtig für die Alliierten, daß dieſe Anſicht auch bei den amerikaniſchen politiſchen Behörden durchdringe.

Es ſei doch ſelbſtverſtändlich, daß ſowohl britiſche, wie franzöſiſche Kriegsſchiffe Ordre

haben, auf jedes feindliche Unterſeeboot zu ſchießen. Man könne nicht gut verlangen, daß ſie ſich erſt aus nächſter Nähe durch den Augenſchein überzeugen ſollten, ob das Unterſeeboot, das ſie geſichtet haben, ein Kriegsſchiff, oder ein Handelsboot ſei.

Würde es zufällig ein Handelsſchiff ſein, ſo könnten dadurch außerordentlich ſchwere Zwiſchenfälle hervorgerufen werden. Schon auf ein bloßes Periſkop müßte geſchoſſen werden. Wo ſei da der Unterſchied zwiſchen Handels- und Kriegsſchiff-Periſkopen? Sollte das deutſche Boot, was nahezu ausgeſchloſſen ſei, ſich tatſächlich als ein Handelsſchiff legitimieren können, ſo würde es ſich wenigſtens empfehlen, es an der Rückreiſe zu verhindern und es im amerikaniſchen Hafen zurückzuhalten, ſchon um die oben bezeichneten Irrtümer unmöglich zu machen.

Außerdem ſei das Boot mit der ausdrücklichen Abſicht ausgelaufen, die Blockade zu brechen. Die Blockade ſei aber eine kriegeriſche Maßnahme, infolgedeſſen ſei die Tätigkeit dieſes angeblich friedlichen Schiffes tatſächlich darauf gerichtet, eine kriegeriſche Maßnahme unwirkſam zu machen. Es habe alſo ein kriegeriſches Ziel mit ſcheinbar friedlichen Mitteln verfolgt. Jedenfalls würde ſich die Möglichkeit für Deutſchland ergeben, ihren Unterſeebootskrieg gegen den

britiſchen Handel ganz außerordentlich zu erhöhen, denn die Briten, die zufällig ein Handelsunterſeeboot ohne Warnung zum Sinken brächten, weil ſie es irrtümlich für ein Kriegsboot hielten, würden ſich in dieſelbe Lage bringen, das Völkerrecht zu verletzen, wie es die Deutſchen bisher immer offenkundig getan hätten.

Ein anderer Punkt, durch den die Sachlage außerordentlich kompliziert werde, ſei die Möglichkeit, dieſes angebliche Handelsboot auf See in ein Kriegsſchiff zu verwandeln. Deutſchland habe im Gegenſatz zu den Anſchauungen, die England und Frankreich vertreten, für ſich immer das Recht in Anſpruch genommen, ſeine Schiffe in Hilfskreuzer zu verwandeln, ſowie ſie einen neutralen Hafen verlaſſen hätten.

Dieſen Vorſtellungen beizutreten, hat man ſich, wie man weiß, im amerikaniſchen Auswärtigen Amt nicht verpflichtet gefühlt. Der Staatsſekretär teilte offiziell dem britiſchen und franzöſiſchen Geſandten mit, daß ſie ja wüßten, daß die angebliche britiſche Blockade von den Vereinigten Staaten niemals als eine effektive Blockade anerkannt worden iſt.

Wenn es ſich tatſächlich herausſtellen würde, daß die „Deutſchland" als reines Handelsſchiff ausgelaufen iſt, dann würden ihr keinerlei

Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden, ihre Rückfahrt anzutreten und jede Ladung einzunehmen, die sie wolle.

Ja, selbst wenn die Proklamation der effektiven Blockade erfolgen würde, würde die Haltung der Vereinigten Staaten dadurch in keiner Weise beeinträchtigt werden. Die Deutschen würden niemals daran verhindert werden, so viel Blockadebrecher sie auslaufen lassen wollten, auch wirklich auslaufen zu lassen, solange diese Schiffe nicht bewaffnet sind.

Ein zweiter Versuch der Entente.

Nachdem der erste Versuch, die „Deutschland" an der Rückkehr verhindern zu lassen, von dem amerikanischen Auswärtigen Amt so kurz und bündig zurückgewiesen war, unternahmen die Entente-Mächte einen zweiten Versuch. Sie bezeichneten die Untersuchung der „Deutschland" durch die Kommission, der Mr. Ryan vorstand, als nicht genügend, um den Charakter als Handelsschiff festzustellen und sie verlangten, daß noch eine andere sachverständige Kommission, der ein mit dem Unterseebootswesen vertrauter Marineoffizier angehören müsse, eine zweite Untersuchung vornehmen sollte. Man wußte aber schon vorher, daß Ryan von einem sachverständigen Marineoffizier begleitet werden sollte.

Tatſächlich gab man der Kommiſſion den Kapitän Hughes mit, der eine hohe Stellung im Admiralsſtab der amerikaniſchen Marine einnimmt und einer der größten Autoritäten im Unterſeebootsbau iſt. Der franzöſiſche Botſchafter rechnete darauf, daß man einem Offizier den Zutritt zu dem U-Boot nicht geſtatten werde und daß daraus ſich ein Konflikt ergeben werde. Aber die außerordentliche Liebenswürdigkeit des zweiten Offiziers der „Deutſchland" Eyring machte auch dieſe Hoffnung der Entente-Bevollmächtigten zu Schaden, obwohl es einen Augenblick ausſah, als ob es zu einer unangenehmen Auseinanderſetzung kommen würde.

Paul Hilken, der Präſident der Firma Schumacher u. Co., machte nämlich ein ſehr betretenes Geſicht und ſagte: „Ich glaube nicht, daß wir einem Marineoffizier die Möglichkeit geben dürfen, unſer U-Boot mit ſeinen fachmänniſchen Augen zu unterſuchen und ſo die Geheimniſſe der Konſtruktion kennen zu lernen. Nur Mitglieder der Handelsmarine und der Handelsbehörden dürfen an Bord kommen."

Der Leutnant Eyring aber legte ihm die Hand auf die Schulter: „Ich werde den Kapitän König holen und Sie werden ſehen, daß er nichts gegen den Beſuch des Herren einzuwenden haben wird."

Tatſächlich erſchien Kapitän König ſofort auf Deck. Er ſchüttelte allen Herren die Hand und ſagte:

„Ich bin allerdings von meinen Reedern in Bremen beauftragt, Niemand den Beſuch meines Schiffes zu geſtatten, aber wenn Kapitän Hughes ſeine Kreditive von der Regierung hat, ſo werde ich mich natürlich ſeinem Beſuch nicht widerſetzen. Wir haben keine Geheimniſſe und er wird infolge deſſen auch keine finden. Ich heiße den Herrn daher willkommen, wenn ich auch damit nicht ſagen will, daß ſein Beſuch mir ſehr willkommen iſt."

Kapitän Hughes unterſuchte jeden Winkel. Nichts ließ er ununterſucht, alles intereſſierte ihn lebhaft. Nur in die Waſſertanks und in die Ölbunker ſah er nicht, denn dort konnte wahrhaftig nichts drin verborgen ſein. Als er wieder aus dem Schiffsbauch emporkam, rann ihm der Schweiß aus allen Poren und das Haar klebte ihm tief ins Geſicht. Es war, als wäre er ins Waſſer gefallen.

Nun wurde er gefragt: „Glauben Sie, daß das Staatsdepartement durch das, was Sie gefunden haben, überraſcht ſein wird?"

„Ja, ſagte er, denn wir hatten Alle angenommen, wir würden etwas finden. Ich fand aber nichts. Am überraſchendſten war für mich

jedenfalls die außerordentliche Liebenswürdigkeit und Zuvorkommenheit, mit der man mir das Walten meines Amtes erlaubt hat."

Später äußerte er sich ganz enthusiastisch, wie willig ihm alles gezeigt und erklärt wurde. „Ich habe mich nicht als einer gefühlt, der mit einer heiklen und unangenehmen Mission betraut ist, sondern als ein Mensch, der ein Meisterwerk der Technik zu sehen bekommt und von seinem Enthusiasmus zur lautesten Bewunderung hingerissen wird.

Natürlich habe ich mich gehütet, unpassende Fragen an den uns führenden Offizier zu richten. Aber nicht nur Herr Leutnant Eyring, sondern jeder einzelne von der Mannschaft hielt mir geradezu Vorträge über die technischen Details. Jeder scheint das Schiff, wie sich selbst zu kennen, jeder sich als einen Teil desselben zu fühlen."

„Aber Sie haben doch auch Ihre eigenen Augen gebraucht, Kapitän", wurde er gefragt.

Da zwinkerte Kapitän Hughes bedeutsam und erwiderte: „O ja, sehr. Ich sah sehr viel Neues, Gutes und Schönes. Aber es war g a n z v e r t r a u l i c h."

11. Kapitel.

Der Eindruck in New York.

Auch in New York machte die Nachricht von dem Eintreffen des Tauchbootes einen ganz ungeheuren Eindruck. Allerdings fiel die Ankunft auf einen unglücklichen Tag, nämlich auf einen Sonntag, an dem nachmittags kein anderes Blatt erscheint, als die rosa-rote Evening Post, die Gordon Bennet gehört, der sich in Anerkennung der Freundschaft, die der Kaiser an ihm verschwendet hat, zum Todfeind Deutschlands entwickelt hat.

Trotzdem konnte auch sie nicht gut die Sensation verschweigen und brachte die aufsehenerregende Meldung ohne Kommentar und was die Hauptsache war, ohne daß sie geglaubt wurde. Das veröffentlichte Telegramm gab nur Anlaß zu lebhaften Erörterungen und zu einer großen Anzahl von Wetten, bei denen der Skeptizismus der Amerikaner zu ziffermäßigem Ausdruck kam. Am nächsten Morgen jedoch fielen die

New Yorker auf den Rücken, als ſämtliche Blätter ſpaltenlange Berichte über das Eintreffen des Wunderbootes brachten.

Die New Yorker Tribune ſchrieb: „Ein graues deutſches Tauchboot, das erſte Frachtunterſeeboot der Welt, das wie ein von vielen Hunden gehetzter Haſe 30 Stunden lang ſeinen Verfolgern zu entkommen ſuchte, iſt, von feindlichen Kreuzern erwartet, die in ihm eine leicht zu machende Beute ſahen, heute nacht 1 Uhr 45 Minuten hinter den Virginia Caps aufgetaucht und hat nach dem Lotſen verlangt. Der gellende Ton ſeiner die Luft zerreißenden Pfeife war gleichzeitig Deutſchlands Halali über Englands Herrſchaft zur See.

Die Ankunft war nichts weiter, als die Beſtätigung eines nirgends geglaubten Gerüchtes, das in den letzten Wochen die ganze Atlantiſche Küſte von Florida bis nach Maine durchlaufen hatte. Durch das Eintreffen ſeines Tauchprachtſchiffes hat Deutſchland einen Weg aus den eiſernen Klammern gefunden, in die man es gepreßt hatte. Dies Ereignis kann neue, unglaublich furchtbare Möglichkeiten für England eröffnen.

Das Wunderſchiff, das wie ein Grey gohſt aus den Wellen des Meeres emportauchte, ſtoppte um 11 Uhr 30 Minuten abends bei ſchweren elek-

triſchen Stürmen vor der Quarantaine-Station. In fieberhafter Erregung hatte Baltimore den ganzen Tag auf das Märchenſchiff gewartet, leider umſonſt, denn die Hafenbehörden würden dem Schiff erſt zwiſchen 4 und 5 Uhr die Einfahrtserlaubnis in den inneren Hafen geben können. Gegen 9 Uhr wird das Schiff vor dem Zollhauſe ſein und eine Stunde ſpäter in ſeinem Hafenbaſſin liegen, das ihm am Locuſt Point, nicht ganz zwei Meilen von der Stadt am Patabsko ſorgfältig vorbereitet worden iſt."

Sämtliche Blätter brachten ſeitenlange Berichte und ſchilderten den Jubel, den dieſe Nachricht überall auslöſte, da ſie nicht als politiſche Tat, ſondern von ihrer rein techniſchen, ſportlichen und maritimen Seite betrachtet wurde. Genährt wurde die Begeiſterung dadurch, daß das Schiff am Sonntag ſchon von Tauſenden von Ausflüglern, die nach und von den Bädern in der Cheaſekeak-Bay fuhren, geſehen worden und mit begeiſtertem Jubel begrüßt worden war. Es kann gar keinem Zweifel unterliegen, daß die Freude und die Begeiſterung in Amerika viel höhere Wellen geſchlagen haben, als bei uns in Deutſchland.

Gleich nach Eintreffen der Nachricht wurden von Baltimore aus Vergnügungsdampfer eingeſtellt, die zur Beſichtigung der „Deutſchland"

einluden und von Tauſenden von Menſchen geſtürmt wurden. Alle dieſe Dampfer hatten reich geflaggt und hatten Muſik an Bord. Noch nie, ſeit die Welt beſteht, hatte die Cheaſepeack-Bay ein derartiges Gewimmel von Booten aller Art geſehen. Und dabei herrſchte ein Wetter, das zu allem eher, als zu einer Vergnügungsfahrt auf See einlud.

Auf dem einen Dampfer befand ſich eine ganze Schar Zeitungskorreſpondenten, die von allen Seiten herbeigeſtrömt waren. Sie ſuchten aber vergebens an die ‚Deutſchland‘ heranzukommen, und der Kapitän, der in ſeinem Wettermantel auf dem Turm ſtand, rief ihnen zu: ‚Interviews ausgeſchloſſen! Erſt nach 10 Uhr..‘ (not a bit information to-night, not until 10 o'clock to-morrow morning)“

Mehrfach zuckten dabei donnerloſe Blitze und zeigten die graugrünen Formen des wunderbaren Schiffes, das wie ein Schatten durch die Nacht dahin huſchte. Ein wundervoller Anblick war es, als auf der Höhe von Norfolk mitten in der Nacht zurückkehrende Dampfboote von allen Seiten ihre Scheinwerfer ſpielen ließen und das Licht das Schiff wie in einen gelbrötlichen Nebel zu hüllen ſchien. Es ſah aus, als wenn das Schiff ſelbſt leuchtete.“

Daß die Reporter, die dem Kapitän König

vergebens entgegengefahren waren, ſich nicht zweimal ſagen ließen, daß ſie früh um 10 Uhr ihren Neuigkeitshunger ſtillen könnten, iſt zweifellos. Ein ganzes Heer von Zeitungsmenſchen drang auf den liebenswürdigen Kapitän der „Deutſchland" ein und preßte alles aus ihm heraus, was er erzählen wollte, denn er hätte jedenfalls noch mehr erzählen können.

Ich gebe die Berichte amerikaniſcher Zeitungen ohne die Fragen der Reporter wieder, die, ohne das Verſtändnis zu erſchweren, ausgelaſſen werden können.

„Im Grunde genommen," ſagte er, „habe ich eigentlich gar nichts zu berichten. Wie ich ſehe, macht man aus meiner Fahrt mehr als irgendeiner von uns daran findet. Wenn nämlich die Ereigniſſe der Kern einer Erzählung ſind, dann habe ich überhaupt nichts zu ſagen. Denn meine Herreiſe verlief vollſtändig ereignislos.

Ich könnte Ihnen höchſtens erzählen, wie hübſch es iſt, Griegſchen Melodien zu ‚Peer Gynt' zu lauſchen, wenn gleichzeitig die Mikrophone das Geräuſch der Schrauben der über unſer eigenes Schiff hinwegfahrenden engliſchen und franzöſiſchen Zerſtörer hineinmiſchen.

Daß wir durch den Kanal fuhren, wiſſen Sie wohl. Wir hätten zwar auch einen anderen

Weg nehmen können, ſo um ganz England herum, aber der nächſte Weg iſt manchmal der beſte.

Außerdem war er der unwahrſcheinlichſte, und man kann wetten, daß es um die Orkney-Inſeln herum weit mehr von feindlichen Schiffen wimmelte, als gerade im Kanal.

Das Wetter war toll. Ein Nebel, ſo dick, daß man ihn hätte ſchneiden und, wie einer meiner Leute ſagte, die Stücke ſich gegenſeitig an den Kopf hätte werfen können.

Für uns war der Nebel ſehr günſtig, denn was ging er uns an? Wir fuhren im Kanal natürlich unter See. Aber wir fuhren nicht immer, ſondern wir waren genötigt, einmal ſogar zehn Stunden lang an derſelben Stelle liegen zu bleiben. Wir übernachteten einfach auf dem Grunde des Meeres ohne Schlafgeld zu zahlen. Für die Fahrt durch den Kanal brauchten wir volle drei Tage, wir ſahen ein paar feindliche Kreuzer, auch einige Zerſtörer, aber nie eine ganze Flotte beiſammen. Daß ſie uns nicht ſahen, ſo wie wir ſie, dafür ſorgten wir ſchon. Ein Unterſeeboot ſieht ja mit ſeinem einen Cyklopenauge mehr als die andern Schiffe mit ihren vielen. Und wir konnten von unten das Licht ihrer Scheinwerfer wohl ſehen.

Auf dem Ozean waren wir in ſo vollkommener Sicherheit, daß wir während der ganzen

Fahrt höchſtens hundert Seemeilen unter Waſſer zurücklegten.

Ein Kriegsſchiff haben wir auf dem Ozean überhaupt nicht geſichtet, nur einmal tauchten wir, als wir einem amerikaniſchen Frachtdampfer begegneten, denn ſolche Begegnungen taugen zu nichts. Die drahtloſe Telegraphie, die uns während der ganzen Fahrt ſo außerordentlich genutzt hat, hätte da zu leicht zum Verräter an uns werden können.

Unſere Ausfahrt in die Nordſee fand am 14. Juni ſtatt. Wann wir aus ihr ausgefahren ſind, brauche ich Ihnen wohl nicht zu ſagen, wenn Sie es aber durchaus wiſſen wollen, dann muß ich die Antwort darauf verweigern.

Unſere Abfahrt war ganz ſtill und ohne jeden feſtlichen Charakter, dafür aber um ſo feierlicher. Es war nur ein herzlicher Abſchied von den Direktoren Lohmann und Stapelfelt. Zu einer beſonderen Feſtlichkeit war ja auch gar kein Anlaß vorhanden, denn es war ein ernſtes Wagnis, an das wir gingen und von deſſen Bedeutung für jeden Einzelnen jeder durchdrungen war.

Im ganzen und großen können wir uns über das Wetter auf unſerer Fahrt nicht beklagen. Einen wirklichen Sturm haben wir auf dem Ozean nicht erlebt, und hätten wir ihn erlebt, dann hätte er uns auch nichts anhaben können, denn ein

Tauchboot kann ja ſo tief hinuntergehen, daß es den Wellengang nicht mehr ſpürt.

Ich glaube, im Gegenteil, daß wir dem Wetter, das uns auf dem Ozean nur eine Mütze voll Wind beſcherte, dankbar ſein können, denn es hat uns, wie ſchon geſagt, durch ſeinen Nebel bei England genützt und uns den Durchbruch durch die Kreuzer vor der Virginia-Einfahrt weſentlich erleichtert.

Daß ein zweites Boot im Bau begriffen iſt, wiſſen Sie wohl ſchon. Es iſt die ‚Bremen‘, die aber nicht als ein Schweſterſchiff der ‚Deutſchland‘ zu betrachten iſt, da ſie nach anderen Plänen und auf einer anderen Werft gebaut wird.

Warum die Wahl der Herren gerade auf mich als Schiffsführer gefallen iſt, das weiß ich nicht. Ich glaube aber, daß meine genaue Kenntnis der amerikaniſchen Gewäſſer viel dazu beigetragen hat. Ich habe nicht nur im Mittelmeer Schiffe des Norddeutſchen Lloyd nach Alexandria geführt, wobei ich einmal einen ſehr intereſſanten Fahrgaſt an Bord hatte, der allen durch ſeine Schweigſamkeit auffiel, es war Lord Kitchener, der Sieger von Karthum.

Daß nicht mir das Lob für das Gelingen der Reiſe gebührt, iſt ſelbſtverſtändlich, das höchſte Lob gebührt vor allem dem Schiff, das heißt ſeinen Erbauern, dann aber der Mannſchaft,

die mit einer Begeiſterung ihren Dienſt verſah und alle Unannehmlichkeiten mit in Kauf nahm, die auf der Welt wohl einzig daſtehen dürfte.

Jeder von uns hatte ja ſo zu ſagen ſeine Rechnung mit dem Leben abgeſchloſſen, wenn wir auch alle von der Überzeugung durchdrungen waren, daß unſere Fahrt einen glücklichen Ausgang nehmen würde.

Daß die Rückfahrt ſchwieriger ſein wird, glaube ich. Schon die Wut des Feindes wird alles mögliche verſuchen, Schwierigkeiten über Schwierigkeiten zu häufen. Trotzdem weiß ich, daß wir auch dann glücklich allen Ränken des Feindes entgehen werden. Wir werden in Bremen anlangen, wenn ich auch noch nicht ſagen kann, wann.

Daß eine ſolche Unterſeefahrt nicht nur intereſſant, ſondern auch ſchön ſein kann, können Sie mir aufs Wort glauben. Es iſt ein wundervoller Anblick, der ſich einem oft bietet, und wenn Gottberg in ſeinen prachtvollen Schilderungen ſagt, daß man, wenn der Stahldeckel eines Turmfenſters ſich öffnet, mit ſeinen Augen in Gottes Aquarium blickt, ſo hat er damit nicht zu viel geſagt.

Es iſt etwas Seltſames, Märchenhaftes, ſo in die Tiefe des Meeres und in das wunderbare Leben und Weben zu ſehen. Mehr kann ich beim

allerbeſten Willen nicht ſagen und hoffentlich habe ich von der Rückfahrt ebenſo wenig zu berichten. Denn gerade die Ereignisloſigkeit der Fahrt dürfte das größte Ereignis ſein.

Welche Route ich auf der Rückfahrt einſchlagen werde, das iſt noch nicht beſtimmt. Wenn ich Ihnen eine beſtimmte Angabe machen würde, ſo würde ich es mir ſicherlich zweimal überlegen, ſie auch wirklich einzuſchlagen. Im übrigen führen ja in die Nordſee nicht wie nach Rom, alle Wege, ſondern nur d r e i.

Der eine Weg durch den Kanal wieder zurück, der andere Weg an den Orkney-Inſeln vorüber und der dritte zwiſchen den Orkney-Inſeln und Schottland hindurch, der weitaus der kürzeſte iſt.

Daß ich manchmal notgedrungen vom Kurs abgehen werde, das war ja auch ſchon bei der Hinfahrt der Fall. Und aus der Zahl der Seemeilen, die ich auf dem Rückweg zurücklegen werde, wird man halbwegs genau erkennen können, welche Route ich eingeſchlagen habe."

12. Kapitel.

Der Beſuch im deutſchen Konſulat.

Nach Erfüllung der Formalitäten ging König mit dem Botſchaftsrat von Haimhauſen in das deutſche Konſulat. Dort ſprach er mit Karl Lüderitz dem deutſchen Konſul von Baltimore und traf dort auch mit Mr. Lake zuſammen, der ihm ſagte, er könne ſich noch immer nicht entſcheiden, was er gegen die Deutſchland unternehmen werde. Aber etwas müſſe geſchehen.

„Ich werde mich noch heute mit meinem Rechtsbeiſtänden beſprechen."

Der Botſchaftsrat von Haimhauſen fuhr ſchon in den erſten Nachmittagsſtunden mit ſeinen Briefpaketen nach New York ab. „Ich bin ja nur hergekommen," hatte er geſagt, „um den Kapitän König im Namen des Botſchafters zu begrüßen und ihm ſeine Glückwünſche zu überbringen. Wir haben ſchon ein gemütliches Frühſtück genoſſen, mit dem erſten Offizier Krappohl, dem zweiten Offizier Eyring und dem Chefingenieur Klees.

„Bringen Sie wirklich keine Botſchaft des Kaiſers an den Präſidenten Wilſon?" wurde abermals gefragt.

„Meines Wiſſens nicht", war die Antwort.

Kapitän König aber lächelte und ſagte: „Ich weiß nicht einmal, ob S. M. der Kaiſer weiß, daß ich von Bremerhafen ſchon abgefahren bin."

Wenn dieſe Äußerung authentiſch iſt, zeigt ſie ein ungewöhnliches Maß von Beſcheidenheit für einen Mann, deſſen Name mit einem epochemachenden Ereignis der Weltgeſchichte verknüpft iſt.

Der Beſuch des deutſchen Botſchafters.

Selbſtverſtändlich hat auch der deutſche Botſchafter, Graf von Bernſtorff der „Deutſchland" ſeinen Beſuch abgeſtattet. Er kam Freitag zu dieſem Zweck aus Rye in einem Extrazug angefahren. Auf die Frage, ob ſeine Reiſe einen offiziellen Charakter trage, lachte er herzlich:

„Es dürfte für mich ſehr ſchwer ſein, hier einmal nicht offiziell zu ſein. In dieſem Falle aber habe ich allerdings keinen Auftrag meiner Regierung, das Schiff zu beſichtigen. Ich komme einfach deshalb nach Baltimore, weil es mich ungeheuer intereſſiert, von dem prächtigen Schiff nicht nur zu hören, ſondern es auch ſelbſt zu ſehen.

Ich will es vom technischen Standpunkt aus mir betrachten und ich schmeichle mir, etwas davon zu verstehen."

Der Botschafter äußerte wiederholt, daß er nicht glaube, daß das Brechen der von England beabsichtigten Absperrung Deutschlands durch die „Deutschland" und ihr glückliches Eintreffen in einem neutralen Hafen irgendeinen Einfluß auf die internationalen Gesetze und ihre gegenwärtige Auslegung ausüben werde.

„Ich habe übrigens da gar keine Meinung zu äußern, denn das Schiff ist Privateigentum und geht die Regierung vorläufig gar nichts an. Das Schiff nimmt in meinen Augen ganz dieselbe Stellung ein, wie jedes andere zur Handelsflotte des Norddeutschen Lloyd gehörige Schiff, gleichviel, ob es auf oder unter den Wellen des Ozeans fährt.

Von einem Handschreiben unseres Kaisers an den Präsidenten Wilson habe ich nichts entdecken können. Aber ich muß zugestehen, daß die Korrespondenz außerordentlich wichtige Akten und Direktiven für mich enthielt.

Daran ist aber nichts Wunderbares, denn Sie müssen bedenken, wie lange wir keine Post aus Deutschland bekommen haben. Hier bot sich die erste Gelegenheit, mir meine Post zu schicken und das hat man in ausgiebigster Weise getan.

Ich möchte noch einmal Gewicht darauf legen zu betonen, daß die Ankunft der „Deutſchland" einen vollkommen unoffiziellen Charakter trägt und daß auch die Ausfahrt des Bootes unter denſelben Vorausſetzungen ſtattfinden wird.

Ich glaube allerdings, daß das Schiff länger als 10 Tage im Hafen hier bleiben wird, ja, daß er möglicherweiſe länger als zwei Wochen dauern wird. Sobald der Tag der Abfahrt beſtimmt ſein wird, werde ich, davon kann man verſichert ſein, mindeſtens eben ſo viele und eben ſo wichtige Briefe in die Heimat ſchicken, wie ich von dort bekommen habe."

Dieſe Verbindung des deutſchen Botſchafters mit dem Heimatslande iſt ohne Zweifel ein Punkt, der bei der Bewertung dieſer kühnen Fahrt ſchwer ins Gewicht fällt. Ganz ohne Nachricht iſt Graf von Bernſtorff, wie man weiß, nicht geblieben, es dürfte aber kaum möglich geweſen ſein, ihm größere Schriftſtücke zukommen zu laſſen. Und ſelbſt wenn dies einmal auf irgend welchem Wege, den wir nicht kennen, geſchehen ſein ſollte, dann iſt es nicht regelmäßig erfolgt. Auch unſere Reichsregierung dürfte zum erſten Male bei der Ankunft der „Deutſchland" ausführliche Berichte von ihrem Vertrauensmann und Vertreter über die Ereigniſſe, Zuſtände und

Stimmungen der Vereinigten Staaten erhalten haben.

Urſache der Verſpätung.

Der glücklichſte Mann von Baltimore war in den Tagen jedenfalls Paul Hilkens. Für ihn und für alle die anderen, die an dem Projekt direkt beteiligt waren, bedeutete die Ankunft des Unterſeebootes einen Triumph des deutſchen Genius, ſo groß, wie ihn die Welt noch nicht gekannt hat. Hilkens erzählte über die Vorbereitungen, daß ſchon dabei die Engländer in jeder Weiſe zum Narren gehalten wurden.

„Es gab Nachrichten, bei denen wir unſere Apparate ſo einſtellten, daß unſere drahtloſen Sendungen leicht abzufangen waren, ja abgefangen werden mußten. Andererſeits gaben wir ganz harmloſe Nachrichten, deren Sinn nur wir verſtanden, durch die engliſchen Kabel oder durch die Marconi-Stationen weiter, obwohl wir ſelbſt durch unſere eigenen Apparate in dauernder Verbindung waren.

Ich glaube, daß wir keinen beſſeren Namen für das erſte Schiff unſerer Reederei wählen konnten, als ‚Deutſchland‘, denn es iſt ganz Deutſchland, das in dieſem Schiff zeigt, was es kann, und daß es mitten im Kriege imſtande iſt, dem Handel der Welt neue Wege zu eröffnen.“

„Wann glauben Sie, daß das Schiff die Rückfahrt antreten wird", wurde Hilkens gefragt.

„Ungefähr um 4 Uhr früh."

„Ja, aber ich meine den Tag." Darauf lachte Hilkens und erwiderte: „Ja, den möchten Sie wohl wissen! Auf jeden Fall kann ich Ihnen aber sagen, daß wir sofort mit dem Löschen der Ladung beginnen werden. Wir dürfen ja die Amerikaner nicht länger warten lassen. Ein ganzes Heer von Schauerleuten haben wir schon geworben, natürlich Nigger, und daß wir beim Löschen nicht gestört werden, und daß unser Schiff keinen Schaden erleidet, dafür haben wir auch gesorgt."

Die Stimmung während der Fahrt war, wie Hilkens von Kapitän König erfuhr, die denkbar lustigste. Kein Mann an Bord zweifelte an dem Gelingen der Fahrt. Während im Kanal die feindlichen Schiffe über die „Deutschland" hinwegfuhren, sang unten die Besatzung ein neues Lied, das ihr Hausdichter verfaßt hat und das nach der Tipperary-Melodie geht und voller Anspielungen auf die vergebene Jagd der Engländer mit Netzen und Minen ist.

Auf die Frage, ob er sagen könne, woher eigentlich die „Deutschland" tatsächlich komme, erwiderte er: „Wie soll ich das wissen, da müssen Sie die Engländer fragen, die wissen es genau, denn die haben ja unsere ganze Post liegen.

Aber wenn Sie es Ihnen verraten wollen, dann ſagen Sie ihnen: Entweder aus Kiel oder Hamburg, oder Bremen oder Emden oder Wilhelmshaven. Das wird ſtimmen. Im übrigen haben wir unſer wackeres Schiff ſchon vor vier Tagen hier erwartet, aber, wie ich höre, mußte die „Deutſchland" einen Umweg von etwa 300 Seemeilen machen und das iſt das erſtemal, daß Deutſchland etwas auf Umwegen erreichen mußte."

Die Bankverbindung mit Deutſchland und Öſterreich-Ungarn.

Seitdem der Krieg ausgebrochen war, wurde es den amerikaniſchen Bankiers ſchwer wenn nicht unmöglich, Geld und Wechſel nach Deutſchland und Öſterreich-Ungarn zu ſenden. Dafür hatten die britiſchen Poſträuber geſorgt, denn auf nichts haben ſie ſchärfer gefahndet und Geld gilt ja auch als eine der größten Kriegskontrebande. Im Durchſchnitt werden nach Berlin, Budapeſt und Wien allein von New Yorker Bankiers 150 Millionen Dollars jährlich geſchickt. Die „Stoppage" des Poſtdienſtes aber hat dieſe Summe im Jahre 1915 auf ein Zehntel, d. i. auf 15 Millionen Dollars vermindert.

Eine Woche vor Eintreffen der „Deutſchland" in Baltimore hat die Transatlantic Truſt Company

in einem in New York in ungariſcher Sprache erſcheinenden Blatt angekündigt, daß ein deutſches Unterſeeboot nächſter Tage anlangen werde und daß die Bank bereit ſei, Geld nach Ungarn zum Kurſe von 14 Dollar für 100 Kronen zu ſenden.

Dieſe Ankündigung, die ein fabelhaftes Steigen der ungariſchen Valuta bedeutete, erregte in Bank- und Börſen-Kreiſen Senſation. Ja, das Bank-Staats-Departement ſpürte der Sache nach, um zu ſehen, ob nicht das Bankgeſetz dadurch verletzt würde. Das Direktorium der Truſt-Company wurde ernſthaft ermahnt, derartig ſchlechte Späße künftighin zu unterlaſſen, da bekanntlich kein Unterſeeboot unterwegs ſei. Die Direktoren gaben zur Antwort: „Warten Sie nur ab, es kommt."

13. Kapitel.

Die Ladung der Deutſchland.

Das „Manifeſt" der Deutſchland gab den Amerikanern genauen Aufſchluß über ihre wertvolle Ladung und machte allen abenteuerlichen Gerüchten, die in Menge umliefen, ein Ende. Die Brutto-Tonnage des Unterſeebootes iſt 791 Tonnen, netto 447. Sie hat eine Ladefähigkeit von 900 Tonnen. Ihre erſte Ladung blieb hinter dieſer Höchſtmenge um 100 Tonnen zurück. Über 500 Tonnen der in dem Laderaum verſtauten Waren beſtand aus Farbſtoffen in 3042 Kiſten. Dieſe ganze Ladung war an eine einzige Firma adreſſiert. Der Reſt der Ladung beſtand aus Eiſenballaſt, der mitgenommen werden mußte, weil der andere Teil der Schiffsladung nicht ſchwer genug war.

Den Wert der Schiffsladung ſchätzte Kapitän König und Henry G. Hilken von der Firma A. Schumacher & Co. auf eine Million Dollar, alſo auf über fünf Millionen Mark. Es wurde aber bald feſtgeſtellt, daß die Farbſtoffe

infolge des Mangels an Zufuhr aus Deutſchland eine ganz bedeutende Wertſteigerung erfahren hatten. Als Beſitzer der Ladung war G. Lohmann & Co., Bremen, vermerkt. Nun war, wie inzwiſchen gemeldet wurde, zwiſchen dem Empfänger der Ladung und der amerikaniſchen Zollbehörde ein Streit über die Verzollung ausgebrochen. Die Zollbehörde wollte den Zoll nicht nach dem Preis, den die Ware in Deutſchland hat, berechnen, ſondern nach den amerikaniſchen Preiſen, die ganz erheblich höher ſind. Wie der Streit entſchieden wird, kann uns ganz gleichgültig ſein, denn es handelt ſich nur um eine Verteuerung für die amerikaniſchen Abnehmer.

Wie es heißt, waren ein halbes Dutzend amerikaniſcher Firmen am Empfang der Ladung beteiligt, und eine Firma in Baltimore, die für etwa 80 000 Pfund Sterling Farbſtoffe erwartete, wollte damit etwa vier Monate auskommen.

Kapitän König gab gleich bekannt, daß die Deutſchland in etwa zehn Tagen ihre Rückreiſe antreten würde. Andere Unterſeeboote würden aber ankommen und weitere wertvolle Ladungen bringen. Dadurch entſtand unter den beteiligten Firmen eine kleine Panik, denn man fragte ſich, ob die plötzliche Überſchwemmung Amerikas mit den ſehnſüchtig erwarteten Farbſtoffen nicht der-

artig den Preis drücken würde, daß es aus wirtſchaftlichen — richtiger geſagt ſpekulativen — Gründen beſſer wäre, wenn die U-Boote nicht allzu oft kämen! Die deutſchen Intereſſen können, wie Kapitän König ſehr richtig ſagte, auf derartige Spekulationen keine Rückſicht nehmen. Die Hauptſache für uns iſt, daß wir die Tür, die England hermetiſch für uns geſchloſſen zu haben glaubte, durch unſeren Nachſchlüſſel Deutſchland geöffnet haben!

Der Goldſchatz der Cäcilie.

Über die Ladung der „Deutſchland" teilte der New York Herald mit, daß ſie keineswegs bloß, wie man behauptet, aus Nickel und Gummi beſtand, ſondern daß die „Deutſchland" auch 4 Millionen Dollar nach Deutſchland bringt, die wahrſcheinlich einen Teil des Schatzes darſtellen, den das internierte Schiff des Norddeutſchen Lloyd „Kronprinzeſſin Cäcilie", das jetzt in Boſton liegt, an Bord hatte.

Dieſes Gold wurde in vielen kleinen Säcken in den Laderaum der „Deutſchland" gebracht. Den Arbeitern und Aufſehern wurde geſagt, daß auch in dieſen Säcken Nickel enthalten ſei.

Das Merkwürdige iſt nur, daß am Dienstag, d. h. an dem Tage, an dem die neue Sackverſtauung begann, ganz beſondere Vorſichtsmaß-

regeln getroffen wurden, die man für durchaus notwendig hielt.

Das Aufsichtsperſonal wurde verdoppelt und Wachmannſchaften überall in der Nähe des Warenhauſes und des Piers aufgeſtellt. Und der tug „Thomas F. Timmins", der bei der Einbringung der „Deutſchland" eine ſo große Rolle geſpielt hat, taute ringsum die „Deutſchland" vier große Barkſchiffe feſt, ſo daß jede Möglichkeit, Ausſicht auf das Schiff und auf die am Pier im Gange befindliche Arbeit zu gewinnen, unmöglich gemacht wurde.

Das Gold wurde nach Baltimore auf der Bahn von Boſton gebracht und wurde auf dem Pier der Eaſtern Forwarding Company gelagert. Jeder Eiſenbahnwagen, in dem das Gold lagerte, wurde ſcharf bewacht von bewaffneten Männern. Dann wurden die Säcke mit Hunden — kleinen Rollwagen — zum U-Boot gefahren und in Geheimkammern verſtaut.

Dieſe Ladung wurde bis 2 Tage vor der Abfahrt der „Deutſchland" nicht verſichert, weil die Verſicherungsgeſellſchaften eine viel zu große Prämie verlangten. Ob die Verſicherung vor der Abfahrt noch zuſtande gekommen iſt, konnte, wie der New York Herald ſchreibt, nicht feſtgeſtellt werden.

Aber nicht nur die Eaſtern Forwarding Com-

pany hatte ihre ganze Sorgfalt darauf gerichtet, das U-Boot eiferſüchtig zu bewachen, ſondern auch die Agenten der Entente-Mächte ließen kein Auge von ihm. In nicht ſehr weiter Entfernung von dem U-Boot lag ein Korps von Geheimagenten, das England, Frankreich und Rußland auf die Beine geſtellt hatten. Ganz auffallend war der Fliegerverkehr, der ſich über der „Deutſchland" entwickelte, und in der Nacht ſpielten ganz merkwürdige Scheinwerferlichter über den Pier, das Warenhaus, das Schiff und die Wachtſchiffe.

Der Trick bei der Entladung.

Einen ganz eigentümlichen Trick ſoll die „Deutſchland" beim Einnehmen ihrer Ladung angewendet haben. Als ſie eingelaufen war und am Pier angelegt hatte, tauchte ſie 17 Fuß tief ein, und ſo viel die Schauerleute auch an Waren herausſchafften, Kiſten auf Kiſten, die Tauchmarke blieb immer dieſelbe. Und als das Schiff ganz leer war und gar keine Ladung mehr hatte, ſtand die Marke immer noch auf 17 Fuß. Als der zweite Offizier befragt wurde, warum dieſe Strategie angewendet würde, erwiderte er: „Um zu verhindern, daß Outſiders wiſſen, wie weit wir mit unſerem Löſchen oder Laden ſind, laſſen wir ſo viel Waſſer in unſere Tanks, daß die Tauch-

tiefe immer dieſelbe bleibt." Während bei der Fahrt nach Amerika das Schiff bekanntlich eine Menge Ballaſt mitnehmen mußte, hatte es bei der Rückfahrt ſogar Mehrladung und zwar nicht aus kommerziellen Gründen, die vielleicht auch mitgeſpielt haben, ſondern hauptſächlich aus navigatoriſchen. Bei der Übermenge von Spähern und Feinden, die vor der Bai kreuzten, war es nämlich von außerordentlicher Wichtigkeit, ſo ſchnell wie möglich tauchen zu können. Und durch dieſe ſchwere Ladung war es dem Kapitän König möglich, das Tauchen in weniger als zwei Minuten durchzuführen.

Die Ladung war nach New York konſigniert und zwar an die Badiſche Kompagnie, an die Bayr-Company, an die Berliner Medizinalwaren-Kompagnie (Berlin-Drug Company), an die Caſſels-Color Company und an H. A. Metz u. Co. Keine dieſer Firmen wußte genau, wie viel Waren und was für Waren ihnen das Schiff bringen würde. Sie verweigerten auch jede Auskunft darüber, wann, durch wen und wie ſie die Ordre gegeben hatten.

Einige der Firmen erklärten aber, daß nicht nur Deutſchland Warenaufträge für einen Unterſeebootsverkehr angenommen habe, ſondern daß auch eine öſterreichiſche Agentur in Wien und eine ungariſche in Budapeſt Unterſeebootsver-

ſchiffungen angezeigt und Ordres angenommen habe.

Seit Beginn des Krieges haben die Obengenannten und noch andere Firmen keine Gelegenheit unbenutzt gelaſſen, nach Deutſchland die dringendſten Bitten zu richten, auf irgendeinem denkbaren oder undenkbaren Wege ihnen Farbſtoffe und Medizinalwaren zu ſenden. Ja, einige Firmen, ſo hauptſächlich H. A. Metz, haben ſogar trotz der Kriegswirren ihre Vertreter nach Deutſchland geſchickt. Herr Metz hat ſchon bei Ausbruch des Krieges eine direkte Arzneimittel-Hungersnot für Amerika vorausgeſagt und iſt ſelbſt nach Deutſchland gefahren.

Er kam aber ohne jede Hoffnung zurück, daß Deutſchland imſtande ſein würde, eigene Schiffe nach Amerika zu ſenden. Auch die Erlaubnis, deutſche Medizinalwaren auf neutralen Schiffen zu verfrachten, war nach der Haltung Englands zu urteilen, ausgeſchloſſen.

Im Grund war bei allem Jubel über das Anlangen der Farbwaren, doch eine gewiſſe Enttäuſchung darüber vorhanden, daß die Arzneimittel etwas knapper bedacht waren, denn zur Not konnte man ſich mit den amerikaniſchen Farberzeugniſſen behelfen, während an Arzneimitteln ein ganz gewaltiger Mangel herrſchte,

dem abzuhelfen man ſich jetzt an die Menſchlichkeit Deutſchlands wenden wird.

Von dem Eintreffen war Niemand mehr überraſcht, als die Empfänger ſelbſt. H. A. Metz hatte die Waren allerdings erwartet, aber durch ein ſchwediſches Schiff. Und er hatte nur die Nachricht erhalten: „die Waren ſind abgegangen."

Daß ſie ihm nun durch ein Unterſeeboot ins Haus geſchneit kamen, das hatte er nicht erwartet.

Auch die Byar-Company war außerordentlich erfreut über die willkommene Überraſchung, die ihm die „Deutſchland" bereitete. Der Präſident der Byar-Company äußerte: „Meine Geſellſchaft hat in Berlin, Frankfurt und Köln Auftrag gegeben, alles und ſo viel von allem, wie man nur auftreiben könnte, zu kaufen und auf irgendeine Weiſe herzuſchicken. Ein Jahr lang hörten wir von einer Ausführung unſerer Ordres nichts. Plötzlich erhielten wir die Nachricht, daß ein Teil der Waren für uns ſchwimme. Wo und wie, wurde uns nicht mitgeteilt."

Einer der Unterſtaatsſekretäre in Waſhington ſoll, wie amerikaniſche Blätter berichten, ſich folgendermaßen über die Fahrt der „Deutſchland" geäußert haben: „Der Hauptzweck dieſes erſtaunlichen Unterſee-Ereigniſſes iſt nicht das Herüber-

und Hinüberſchaffen von Waren, ſondern ein ausgeſprochen politiſcher.

Deutſchland hat dieſe Bravourleiſtung nicht ſo ſehr zu dem Zweck gemacht, um die berühmte Abſperrung der Engländer ernſtlich zu durchbrechen, denn dazu gehört mehr als ein Schiff, ja, eine große Menge von Schiffen, ſondern um die Welt auf ſein Können und ſeine Kraft mitten im Krieg aufmerkſam zu machen, und um ſo auf die Nerven ſeiner Feinde und auf die Phantaſie der neutralen Völker zu wirken, vielleicht auch auf die ſeines eigenen Landes und die ſeiner Verbündeten.

Die Fahrt ſteht in einer Linie mit der verblüffenden Fahrt der ‚Möwe‘ und mit der Offenſive bei Verdun und all den anderen geſchickten Inſzenierungen für das Auge des Beobachters, an denen die deutſche Kriegsführung ſo reich iſt. Selbſtverſtändlich ſind dieſe Taten um ſo wirkungsvoller, je geheimnisvoller ſie ſind und etwas geheimnisvolleres, als dieſes plötzlich aus der Verſenkung auftauchende Boot kann es für den ſtillen Beobachter der Kriegsereigniſſe wohl nicht geben.“

Als nun die „Deutſchland“ wirklich im Hafen von Baltimore lag, war der Triumph der Transatlantiſchen Truſtbank natür-

lich außerordentlich groß. „Nun", fragte Harry B. Fonda, der Vizepräsident der Gesellschaft, der die Einschaltung des aufsehenerregenden Inserats in Americay Magyar Nep Czava veranlaßt hatte, „wo bleibt jetzt unsere exemplarische Bestrafung, wo bleibt die Klage des Bank-Departements, wo bleiben alle die gerichtlichen Maßnahmen, die man uns angedroht hat, ist das Schiff da oder ist es nicht da? Ihr, freilich, ihr habt daran nicht geglaubt, von uns aber hat niemand daran gezweifelt, daß es kommen wird und daß es kommen muß.

Worauf die Unerschütterlichkeit unserer Überzeugung beruhte, fragten Sie. Im Vertrauen auf die deutsche Sache und auf den deutschen Geist! Sie sehen doch ein: Ein kleines deutsches Handelstauchboot genügt, um die ganze waffenstarrende englische Flotte zu schlagen, denn es war eine Schlacht. Es war der Nervenkampf des deutschen Willens gegen den der Briten, und die Deutschen haben gesiegt. 2000 Tonnen deutschen Schiffes haben die ganze Riesentonnage der englischen Kriegs-, Fracht- und Fischereiflotte geschlagen und das nenne ich den größten Sieg, den die Welt zu Meere gesehen hat."

Auf die Frage, wie viel Depots bei ihm zur Sendung nach den Zentralländern hinterlegt worden seien, gab er keine Auskunft. „Das ist Ge-

heimnis unſerer Bank, aber ſeien Sie verſichert, daß es auch für amerikaniſche Verhältniſſe außerordentlich große Summen ſind, die hinüber gelangen werden."

„Und der Charakter des Schiffes?"

„Daran iſt doch gar nicht im geringſten zu zweifeln, ein durchaus friedliches Handelsſchiff und da es dieſes iſt, kann auch die amerikaniſche Regierung keinen Augenblick im Zweifel ſein, was ihre Pflicht iſt. Sie darf keinen Unterſchied machen, ob das Schiff ein engliſches, franzöſiſches oder deutſches iſt. Und dieſe Pflicht, das weiß ich, wird ſie erfüllen."

„Und Prinitzer?"

„Unſer Präſident, der hat geſtern Hals über Kopf einen Extrazug genommen und iſt nach Baltimore gefahren. Er war ſo aufgeregt, ſo erfreut und ſo glücklich, daß ich glaube, er hätte noch hinten nachſchieben mögen, damit ſein Zug noch ſchneller läuft."

14. Kapitel.

Der „Kriegsrat“ in Waſhington.

In Waſhington erregte in maßgebenden Kreiſen die kühne Fahrt der „Deutſchland“ eher Beſtürzung als Enthuſiasmus. Es wurde ſofort eine Konferenz anberaumt, in der ſich die Meinung Geltung verſchaffte und zwar nicht nur in den Kreiſen der Diplomaten, ſondern auch der Marine-Sachverſtändigen, daß, ſeit es auf der Welt einen Seekrieg gibt, kein Ereignis eine derartige Revolution hervorgerufen hat, wie dieſes, das alle Prinzipien des Kriegs, die ſeit hunderten von Jahren gegolten haben, mit einem Male über den Haufen geworfen hat.

Man konnte ſich, wie offiziell berichtet wurde, nicht ſchlüſſig werden, ob die Folgen ein vollſtändiges Chaos hervorrufen werden, oder ob es noch möglich ſein wird, ein neues Seerecht zu ſchaffen, das auch den neuen Ergebniſſen gerecht werden kann. Mit den gegenwärtigen Geſetzen, das war die einſtimmige Anſicht, war ein Auskommen nicht mehr möglich.

Das Blockaderecht und das Recht von Handelsſchiffen auf Warnung, bevor ſie von einem Kriegsſchiff angegriffen werden, mußte zweifellos das erſte ſein, das über Bord geworfen werden mußte. Gerade dieſe Frage aber war während des ganzen bisherigen Krieges vielleicht die allerwichtigſte, und die Vereinigten Staaten waren wegen der Blokkade mit England und wegen des Angriffs auf ungewarnte Handelsſchiffe mit Deutſchland in ſchwere Konflikte gekommen und in beiden Fällen war Amerika feſt auf ſeinem Standpunkt geblieben. Für die Vereinigten Staaten war es klar, daß die Blockade effektiv ſein muß und zwar nicht nur effektiv, ſondern auch unparteiiſch. Das heißt mit anderen Worten, daß die blockierenden Schiffe fähig ſein müſſen, jeden Handelsverkehr mit den blockierten Häfen und Küſten zu unterbinden und daß ſie ihre Kontrolle über die Schiffahrt derartig ausüben müſſen, daß alle Neutralen in gleicher Weiſe davon betroffen werden.

Nun hatte mit einemmal das kühne Huſarenſtück der Deutſchen gezeigt, daß künftighin ein Blockadegeſchwader eine effektive Blokkade nicht mehr durchführen kann. Die Leichtigkeit, mit der die „Deutſchland" ſowohl die bri-

tiſchen Blockadeſchiffe in der Nordſee, wie an den Virginia Capes paſſiert und vermieden hatte, wurde von der Kommiſſion als der Beweis für die Unmöglichkeit angeſehen, den Handelsverkehr eines Landes zu zerſtören, wenn die Kriegführenden und die Neutralen mit einer Unterſeefrachtboot-Flotte verſehen ſind. Bis jetzt iſt noch kein Mittel gefunden worden, um Unterſeebootsmanöver, ſolange ſie wirklich Unterſeeboote ſind, zu entdecken und zu verhindern.

Infolge deſſen müſſe auch auf diplomatiſchem Wege feſtgelegt werden, daß die alten Blockadevorſchriften fallen müſſen, weil die deutſchen Unterſeeboote bewieſen haben, daß die Blockade im alten Sinn ein Unding iſt.

Die Vereinigten Staaten hatten im Laufe des Krieges auch entſchieden, daß ein mit Abwehrgeſchützen verſehenes Handelsſchiff das Recht habe, beim Sichten eines Unterſeebootes zu ſeiner Selbſtverteidigung ſofort auf dieſes zu feuern, ohne daß das Handelsſchiff dadurch den Charakter eines Kriegsſchiffes bekommt.

Dieſe Anſchauung ging von der Vorausſetzung aus, daß das bloße Auftauchen eines Unterſeebootes ſchon ein hinreichender Beweis

ſeiner feindlichen Abſichten ſei. Auch dieſe Anſchauung hat durch das Erſcheinen der „Deutſchland" ein Loch bekommen.

Die Diplomaten waren ſich auch darin einig, daß die Anſchauungen der Vereinigten Staaten durch die Tat der „Deutſchland" mit einem Schlag vereitelt waren und keine Geltung mehr hatten. Sie waren berechtigt, ſolange jedes Unterſeeboot ein Kriegsſchiff war. Aber es ſei unmöglich, ein feindſeliges Vorgehen eines bewaffneten Handelsſchiffes noch gut zu heißen, wo die Möglichkeit vorliegt, daß das auftauchende Unterſeeboot auch nichts anderes iſt, als ein friedliches Frachtſchiff.

Aber nicht nur das, ſondern auch, wenn ein Kriegsſchiff irrtümlich oder mit Abſicht ein derartiges Unterſeeboot ohne Warnung angreift und in Grund ſchießt, müſſen die Vereinigten Staaten dies als einen flagranten Völkerrechtsbruch auffaſſen und die geeigneten Maßnahmen dagegen ergreifen.

Man war ſich einig, daß, wenn die „Deutſchland" auf ihrer Fahrt von einem engliſchen Kriegsſchiff begegnet, angefallen und zerſtört würde, die Regierung der Vereinigten Staaten abſolut in der Zwangslage wäre, einen Proteſt dagegen zu erheben.

außer wenn das Unterſeeboot nach Anruf zu tauchen und zu fliehen verſuchte.

Noch größere Komplikationen müßten ſich aber daraus ergeben, wenn ſich an Bord des Frachtſchiffes oder eventueller Paſſagierſchiffe ein Amerikaner, ſei es als Fahrgaſt, oder in der Bemannung befindet. Die notwendige Folge davon wird nun ſein, daß künftighin kein Unterſeeboot mehr nur ſeines Charakters als ſolches wegen gleich einem giftigen Ottergezücht mit Vernichtung bedroht werden darf, ſondern daß jedes Unterſeeboot nach den Regeln des Völkerrechts angerufen und gewarnt werden muß, bis ſein wirklicher Charakter erkannt wird.

Iſt es ein Frachtſchiff, dann muß allen Menſchen an Bord die Gelegenheit gegeben werden, Rettung zu ſuchen. Nun iſt man hiermit zu einem ſchweren Zwieſpalt gekommen und gegen dieſe Auslegung des Völkerrechts haben ſich die Experten des Kriegsmarineamtes gewendet, denn gerade dadurch würde ja jedem Kriegsunterſeeboot die beſte Gelegenheit gegeben werden, ein feindliches Kriegsſchiff in aller Gemächlichkeit aufs Korn zu nehmen und in den Abgrund des Meeres verſchwinden zu laſſen.

Es dürfte ſomit noch ſehr viel Kopfzerbrechen geben, ehe man alle dieſe Fragen erledigen kann. Die Warnungsſignale eines Kriegsſchiffes könnten damit zu ſeinen eigenen Sterbeglocken werden. Die allgemeine Anſicht war die, daß in zukünftigen Kriegen jedem Handelsſchiff das Recht, ſich gegen Angriffe zu verteidigen, verſagt werden wird und es zeigt ſich immer mehr, daß mit dem Fortſchreiten der Kriegsſchifftechnik die Völkerrechtsgeſetze immer mehr dahin gebracht werden, eigentlich nur Vorſchriften zugunſten der Kriegführenden auf Koſten der Neutralen und Nichtkämpfer zu ſein. Das U-Boot zwingt alle am Meere liegenden Länder in die Reichweite ſeines Willens.

Auch die Frage der Poſt wurde beſprochen. Sie gehört nicht der Zukunft, ſondern ſchon der unmittelbaren Gegenwart an. Es gibt keinen Grund, warum man nicht annehmen ſollte, daß die „Deutſchland", oder irgendein anderes Unterſeefrachtſchiff nicht eine ganz gewaltige Menge von Poſtſachen und damit auch wertvolle militäriſche Informationen, die alle der Zenſur entgehen, mitnehmen ſollte. Da muß man denn auch in dieſer Frage ſagen: „Zenſur über Bord."

Der britiſche Zenſor der Poſt kann,

wenn Deutſchland will, von heute an ſeine Hände in den Schoß legen und ſeinen Laden ſchließen. Denn nur die vollkommen unſchuldigen Briefſchaften würden noch den gegenwärtigen Poſtweg gehen. Die offiziellen Kreiſe ſind daher vollkommen überzeugt, daß, wenn Deutſchland will, die Frage der britiſchen Poſtverletzungen nicht mehr von England gelöſt werden muß, ſondern von Deutſchland ſelbſt ſchon gelöſt werden kann. Man iſt in Regierungskreiſen völlig überzeugt, daß Deutſchland auch einige Poſtboote in Dienſt ſtellen wird. Ja, man hat ſogar die Frage angeregt, ob eine ſolche Poſtlinie von Unterſeebooten nicht mit Unterſtützung der amerikaniſchen Regierung ins Leben gerufen werden ſollte.

Eine außerordentliche Wichtigkeit wird auch dem Unterſeebootverkehr zwiſchen Deutſchland und Amerika in bezug auf die ſchwebenden Prozeſſe und die notwendige Verſendung der dazu erforderlichen Akten beigemeſſen. Namentlich bei den Oberſten Gerichtshof ſchwebende Prozeſſe, die von großer Wichtigkeit ſind, konnten nicht entſchieden werden, wenn es unmöglich war, aus Deutſchland die notwendigen Dokumente zu erhalten, oder dorthin zu ſenden. Ja, das Juſtiz-

Departement erwägt jetzt ſchon die Möglichkeit oder Notwendigkeit, auf dem Wege eines ſtaatlichen Übereinkommens einen Austauſch von Gerichtsakten und Dokumenten ins Werk zu ſetzen.

Die verſchobene Abfahrt und das abmontierte Boot.

Die „Deutſchland" war etwas länger in Baltimore geblieben, als anfänglich beabſichtigt war. Natürlich ſuchte alle Welt dafür einen Grund und damit der Humor bei der Sache auch zur Geltung komme, hatte ihn die franzöſiſche Preſſe auch fix herausgefunden. Die Liberté teilte mit, daß das Zögern der „Deutſchland" merkwürdigerweiſe mit gewiſſen Gerüchten zuſammenfalle, die eine ſehr vertrauenswürdige Perſon, deren ausgezeichnete amerikaniſche Verbindungen eine erhöhte Glaubwürdigkeit verbürgen, mitteilte." Die ſenſationelle Entdeckung beſtand darin, daß die „Deutſchland" überhaupt nicht über den Ozean gefahren wäre. „Tatſächlich habe das Boot die Reiſe gar nicht ausgeführt. Das Boot iſt einfach in völlig abmontiertem Zuſtande ſtückweiſe auf neutralen Schiffen transportiert worden, genau wie die Kriegs-Unterſeeboote, die unter ähnlichen Bedingungen nach neuen Marine-Stützpunkten in

Belgien oder anderswo ſeit zwei Jahren geſchafft worden ſind. Es iſt demnach in einzelnen Stücken in einen der unzähligen ſtillen Häfen der amerikaniſchen Küſte gelangt, die fern von neugierigen Blicken zu erreichen ſind. Dort iſt es wieder zuſammengeſetzt worden und mit der gleichfalls auf neutralen Schiffen herangeführten Ladung beladen worden, um von dort nach Baltimore zu fahren. Hier fand dann der Triumpheinzug ſtatt, nachdem nur wenige Meilen mit eigener Kraft zurückgelegt waren."

Durch alle Blätter ging dieſe Nachricht. In England, Frankreich und Italien zeigte man mit den Fingern darauf. So ſähen die großen Taten des deutſchen Geiſtes aus, Schwindel, nichts als Schwindel, von dem die Boches ja getränkt ſind und den ſie mit der Muttermilch einſaugen.

Die Quelle der Nachricht war das köſtlichſte dabei. Es war das Witzblatt „Le canard enchainé". — Die gefeſſelte Ente — ein Blatt, das mit beißender Satire die Sucht lächerlich macht, gegen alles loszuziehen, was aus den feindlichen Ländern kommt und alle Erfolge der Mittelmächte zu leugnen. Dieſem Blatt, dieſer „Ente" war die ganze Entente auf den Leim gegangen und was können wir anderes ſagen? „Ente gut, alles gut."

Engliſcher Kreuzer in der Cheſeapeake-Bay.

Am 25. Juli, in den erſten dunklen Morgenſtunden, fuhr einer der engliſchen Kreuzer, der vor der Einfahrt zur Cheſapeake-Bay gekreuzt hatte, ohne das Lotſenamt anzurufen und eine der Behörden der Vereinigten Staaten zu verſtändigen, zwiſchen Cap Henry und Charles in die Bay ein, offenbar auf der Suche nicht nur nach der „Deutſchland", ſondern auch nach der „Bremen", von deren Einfahrt in den Hafen ſich am Abend vorher ein unkontrollierbares Gerücht verbreitet hatte, das den engliſchen Wachſchiffen vom Lande aus übermittelt worden ſein mußte.

Das engliſche Kriegsſchiff fuhr durch die Virginia Capes bis auf die Höhe des Monroe-Forts, kreuzte hier über eine Stunde und kehrte dann auf Station zurück, knapp außerhalb der drei Meilengrenze des amerikaniſchen Hoheitsgebietes. Geſichtet wurde das Kriegsſchiff nur von dem amerikaniſchen Linienſchiff „Luiſiana" und dem Collier „Neptun", deren Kommandanten ſofort einen ausführlichen Bericht nach Waſhington abgehen ließen. Hier wurde feſtgeſtellt, daß es zwar ungebräuchlich ſei, unangeſagt in amerikaniſche Gewäſſer einzufahren, daß aber eine Verletzung des Völkerrechts oder der Navigationsregeln nicht vorliege.

Der Kreuzer war vom Berwick-Typ, hatte

eine Bestückung von 26 Kanonen, die vom dreizölligen Geschütz bis zum Sechspfünder gingen, und außerdem 18-zöllige Torpedorohre. Der Kreuzer war, ohne seine Flagge zu zeigen, in die Bay eingefahren und wurde von der „Luisiana" gesichtet, gerade als sie in den Lynn Hawen Roads vor Anker gehen wollte.

Das geheimnisvolle Schiff setzte seine Kriegsschifflichter, wurde von dem amerikanischen Schiff angerufen und signalisierte durch das Dunkel „britischer Kreuzer".

Er drang bis zu den Thimble Shoales vor, ungefähr 15 Meilen landeinwärts. Sein ganzer Aufenthalt in der Bay dauerte etwas über zwei Stunden. Kurz nachdem er zwischen dem Kap wieder auf hohe See gekommen war, zog sich die ganze Kreuzerflotille bis auf eine Entfernung von 17 Seemeilen von der Küste zurück.

Der Aufenthalt darf bekanntlich, ohne das Völkerrecht zu verletzen, 24 Stunden betragen und kann auch länger ausgedehnt werden, wenn es sich herausstellt, daß das Schiff reparaturbedürftig ist. Die Vereinigten Staaten hatten daher gar keinen Grund, in diesem Fall einzuschreiten, verschärften aber infolge dieses Vorfalles alle ihre außerordentlichen Maßnahmen, um die „Deutschland" vor einem Angriff zu schützen.

15. Kapitel.

In Erwartung der Abfahrt.

In derſelben Nacht, in der der engliſche Kreuzer ſeinen Einbruch in die Cheſapeake-Bay gemacht hatte, hatte ſich das Gerücht verbreitet, daß die „Deutſchland" abzufahren bereit ſei und bei Nacht und Nebel verſuchen würde, ihren Häſchern zu entgehen.

„Wenn es," ſo ſchrieb die „New York Tribune," „die Abſicht des rührigen Kapitäns der „Deutſchland" war, die feindlichen Kräfte immerfort in Atem zu halten und auszupumpen, ſowie die feindlichen Schiffe in einer nervöſen aufreibenden Tätigkeit zu halten, ſo war ihm dies in außerordentlicher Weiſe gelungen. Jeden Tag hatte er von ſeinen Schutzſchiffen Manöver ausführen laſſen, die den Verdacht erwecken mußten, daß irgend etwas Außerordentliches im Werke ſei. Und dieſes Außerordentliche konnte doch nur die Abfahrt ſein.

Nie aber hatte ſich die Nervoſität der hunderte von Spionen, die von den Ententemächten

aufgeboten waren, ſo fieberhaft geſteigert, wie in der genannten Nacht. Von all den kleinen Inſeln auf dem Patapsko-River waren hunderte gleißende Strahlenaugen auf das grüne Licht gerichtet, das die Stelle verriet, an der das deutſche U-Boot hinter ſeinen Barrikaden von Booten und Pfählen lag.

Vierundzwanzig Stunden lang dauerte der hundertfältig erhöhte Spionendienſt, jeder Augenblick konnte die Abfahrt bringen. Sie konnte jetzt oder, wenn der Kapitän es wollte, auch erſt in einigen Wochen ſtattfinden. Ganz unglaublich war die Tätigkeit des Schleppdampfers „Timmins", dem mehr als ein Fluch der engliſchen Spione galt, denn er führte ſie in der unglaublichſten Weiſe an der Naſe herum. Seine Wachſamkeit war eine ungeheure, ſo daß jeder Verſuch, das Schiff rammen zu wollen, in ſich ſelbſt zuſammenbrechen mußte.

Außerordentliche Maßregeln waren in der Nacht, die man für die kritiſche hielt, getroffen worden, um das Fahrwaſſer für die „Deutſchland" frei zu halten. Alle Begleitſchiffe lagen unter Dampf und verbargen die „Deutſchland" förmlich hinter einer Wand von Rauch. Die ganze Mannſchaft war ſelbſtverſtändlich an Bord und hatte 36 Stunden lang keinen Fuß auf feſtes Land geſetzt. Tatſächlich ſteckte das Schiff ſeine Naſe aus der kleinen Bucht, in der es lag. In

dem Gewimmel von fremden kleinen Schiffen, die ihre Nationalität verbargen und den Platz, so nahe es ging, umschwärmten, war eine Aufregung zu erkennen, die schon an nervöse Erschöpfung streifte. Eine Viertelstunde aber später lag die „Deutschland" wieder ruhig auf ihrem Platz und Leute von der Besatzung gingen wieder lächelnd an Land spazieren.

„Der Hafen sieht heute wieder verdammt lustig aus", sagte einer von den Leuten der „Deutschland". „Haben Sie die langen Gesichter der Engländer gesehen? Sie haben gewiß nicht geglaubt, daß wir noch diesen festlichen Anblick haben werden. Aber lange werden wir wohl nicht mehr machen." Und eines Tages war die „Deutschland" wirklich auf der Fahrt nach Hause. Die nervöse Aufregung ging ihrem Paroxismus entgegen.

Der Schlußakt begann.

16. Kapitel.

Die Ausfuhr.

Vor der Cheſeapeake-Bay und vor der Delaware-Bay kreuzten, ſeit die „Deutſchland" im Hafen von Baltimore lag, noch mehr Kreuzer als früher, engliſche, franzöſiſche und wie der „New York Herald" behauptete, auch zwei japaniſche. Das ſcheint aber nicht erwieſen zu ſein. Auch eine ganze Flottille amerikaniſcher Fiſcherboote, die von den Engländern gecharkert worden waren, wimmelten in der Bucht und außerhalb herum.

Die in der Bucht waren nur gedungen worden, um Spionendienſte zu tun. Die außerhalb der Bucht aber ſetzten ihre Netze aus, nicht die Maſchennetze, mit denen ſie ſonſt ihre Fiſche zu fangen pflegen, ſondern ſchwere, tiefſinkende Netze aus Stahl und Eiſen. Denn auch die Beute, die man zu fangen hoffte, war aus demſelben Material.

Der Kommandant des Geſchwaders hatte geſchworen, nein mehr, er hatte gewettet, daß diesmal das Wild ihm nicht entgehen werde. Die

ganze Technik war aufgeboten, um das kühne, ſo ſchnell verſenkbare Schiff zu fangen. Außerdem kamen noch die Meeresverhältniſſe den Feinden ſehr zu ſtatten, denn vor den Viginia-Caps iſt die Tiefe der See durchſchnittlich nur 15 Meter.

Mit großer Beſorgnis ſah man in Baltimore der Abfahrt entgegen. Nur die von der „Deutſchland" ſchienen die Sorge nicht zu teilen, ſie waren guten Mutes und aufgekratzt wie noch nie. „Wir kommen durch, verſicherte Kapitän König, und der zweite Offizier Eyring rief einem Photographen zu, der noch eine Aufnahme der „Deutſchland" verſucht hatte: „Sparen Sie ſich die Mühe, ſchicken Sie uns lieber die langen Geſichter der Engländer zu."

Auch Kapitän Hinſch, der ſtets Beſorgte, ſagte nur: „Verlaſſen Sie ſich darauf, er ſchafft's."

Natürlich wurde gewettet. Die Wetten in Baltimore ſtanden 50 : 50, daß das Schiff nicht bei der Ausfahrt gefangen würde. 95 gegen 5, daß es, wenn die Ausfahrt gelingt, auch über den Ozean kommt und al pari, daß es durch den Kanal oder auf einem anderen Wege glücklich in ſeinem deutſchen Beſtimmungshafen eintrifft.

Am 1. Auguſt, 5 Uhr 38 Minuten, lichtete die „Deutſchland" die Anker. Kapitän König ſtand auf dem Turm, ein Teil der Mannſchaft auf Deck. Und wie im Triumph fuhr die „Deutſch-

land" ab. Voran fuhr der ſchon ſo oft genannte Schleppdampfer „Timmins", rechts, links und hinter dem U-Boot fünf andere Schiffe und rundum Boote, die der Norddeutſche Lloyd noch eilends gechartert hatte.

Während der ganzen Fahrt ſah man eigentlich von der „Deutſchland" nichts, zumal ſie dort, wo die Waſſerverhältniſſe es erlaubten, ſo tief tauchte, daß über das Waſſer nichts mehr als der Turm hervorſah. Die Fahrt ging ſehr langſam. Schon bei 10 Knoten Fahrt braucht man um die herrliche Bay der Länge nach zu durchfahren, gute 15 Stunden.

Die „Deutſchland" aber *brauchte viel mehr*. Am 2. Auguſt, 8 Uhr 20 Minuten, erreichte bei dichtem Nebel der Zug der Schiffe erſt die Virginia-Capes, bei denen die Waſſer der Bucht in den offenen Ozean übergehen.

Draußen auf offener See ſuchten die Scheinwerfer der feindlichen Schiffe den Nebel zu durchdringen. Die Lichter der Fiſcherboote waren kaum zu erkennen. Viele Boote fuhren auch ohne Licht. Langſam, „faſt wie ein Trauergeleit glitten die Begleitſchiffe der ‚Deutſchland' dahin."

Jetzt gaben ſie ihr zum Ausfahren Raum und *als ſich die Kette der Schiffe öffnete, war von der „Deutſchland" nichts mehr zu ſehen. Sie war ſpurlos ver-*

ſchwunden, wie von der Erde, nein, vom Meere, verſchlungen.

Wohin ſie verſchwunden war, das wußte kein Menſch und konnte ſich auch keiner erklären.

Die Kommandanten auf den feindlichen Schiffen bekamen, wie amerikaniſche Blätter dann meldeten, fürchterliche Wutanfälle. Ob die Fiſcherboote ihre Netze eingeholt haben, um zu ſehen, ob die „Deutſchland" drin gefangen wäre, entzieht ſich unſerer Kenntnis. Gefunden jedenfalls haben ſie ſie nicht.

Alle Weltſtand vor einem Rätſel.

Dieſes Entkommen der „Deutſchland" war ein Meiſterſtück, das in Baltimore, das den deutſchen Rappel bekommen hatte, einen ungeheuren Jubel entfeſſelte.

Hunderte von Extrablättern „ſchmiſſen" die Nachricht unter die Menge. In großen leuchtenden Aufſchriften wurde ſie von den Redaktionsbureaus bekannt gegeben. In allen Straßen jubelten die Leute und ſprachen von nichts anderem, als von der großen Tat der „Deutſchland" und wie ſie England und Frankreich an der Naſe herumgeführt hat.

Ein Blatt brachte die Nachricht unter der Aufſchrift: „Großer Sieg der Schlauheit über die Dummheit."

In England löſte das Bekanntwerden des

glücklichen Entkommens der „Deutſchland" nicht gerade viel Freude aus, denn ein ernſtes Blatt ſchrieb: „Wir ſind zum Geſpött der Welt geworden, das uns mit ſcheinbarem Recht unſere Ohnmacht vorwerfen wird. Denn ein Schiff, wie eine Nußſchale ſo groß, hat genügt, um zu beweiſen, wie unfähig unſere Flotte geworden iſt."

Das Rätſel und das Verſchwinden der „Deutſchland" wird wohl erſt gelöſt werden, wenn der Krieg zu Ende iſt. Intereſſant iſt aber, wie der New York Herald ſich die Sache erklärt hat und wie ſie in Amerika allgemein geglaubt wird. Er ſchreibt:

Man weiß, wie wenig von der „Deutſchland" zu ſehen war. Nichts. Oder beinahe doch nichts. Man weiß, wie der Nebel jedes Manöver verdeckte. Man kennt das ſchändliche Wetter, das der gewitzte Kapitän mit Abſicht benutzte. Nun denn, die ganze Komödie — denn eine ſolche war es — ſpielte ſich ſo ab: Die „Deutſchland" machte die Fahrt durch die Cheſapeakebai mit, aber nicht etwa bis zur Mündung, ſondern nur bis zu den Seven Foot Knolls, da kehrte ſie um, unbemerkt; ſie allein, während die Begleitſchiffe ihre Fahrt fortſetzten und die Anweſenheit der Deutſchland weiter markierten. Die Späher verſtändigten die kreuzende Flotte von Meile zu

Meile von dem Vorrücken der Flottille und waren ganz ahnungslos, daß das Schiff, auf das es ganz allein ankam, gar nicht mit dabei war. Das war schon fort. Das hatte sich von den Schiffen längst losgelöst und ist mit einer unglaublich schnellen Fahrt und mit einer Sicherheit, die das volle Vertrautsein mit unseren Wässern verrät, durch den Elleriver an Chesapeake City vorbei durch den Delaware-Kanal in den Delaware River, durch den in die Delaware-Bai und von da in den Ozean, in dessen sichere Tiefe es sank, was ihm nicht schwer wurde, da es dort Tiefen von 500 bis 600 Fuß fand.

„Freilich hatten auch vor der Delaware-Bai fremde Kriegsschiffe gekreuzt. Als aber die sichere Meldung kam, der Durchbruch wird bei den Virginischen Kaps versucht und die „Deutschland" sei schon da, da waren auch diese Kreuzer durch Funkenspruch hingerufen worden, um die Fangflotte noch zu verstärken. So wurde es der „Deutschland" erst recht leicht gemacht, und Kapitän König muß sich nicht wenig gewundert haben, daß er, der selber trachten mußte, nicht gesichtet zu werden, kein Schiff zu Gesichte bekam. Der Trick war gelungen, und man kann nicht sagen, daß sich diese Schiffe der Entente dabei mit Ruhm bedeckt haben."

Die Ankunft in Bremen.

Auf der Rückfahrt ſind der „Deutſchland" nur wenige Schiffe begegnet. Nur von einem großen Handelsdampfer, der ſchleunigſt ausriß, wurde ſie geſichtet. Im letzten Teil der Fahrt mußte ſie tauchen, um den Feinden zu entgehen. Für die Mannſchaft war es daher ein Augenblick wohlverdienter Freude und Genugtuung, als in völliger Sicherheit die Luken geöffnet wurden und die Landmarken der Heimat auftauchten. Bald brachten deutſche Flieger und ein Zeppelin die erſten Grüße!

Das war am 23. Auguſt mittags. Um 1 Uhr traf bereits die Nachricht von der glücklichen Heimkehr bei der deutſchen Ozean-Reederei ein. Sofort fuhren mehrere Herren der „Deutſchland" entgegen und begrüßten ſie auf hoher See bei Helgoland. Gegen Abend war die Nachricht überall in deutſchen Landen verbreitet. Der Jubel darüber ſoll in Bremen durchaus nicht ſehr laut geweſen ſein, weil man den glücklichen Ausgang mit Sicherheit als etwas Selbſtverſtändliches erwartete. In Berlin erregte er ſtürmiſche Freude. Man rief ſich die Nachricht gegenſeitig zu, man ſprach ſich darüber mit ſtolzen Worten aus.

Der Kaiſer gab ſeiner Freude über die glückliche Heimkehr der „Deutſchland" in einem Tele-

gramm Ausdruck, das die Reederei, die Erbauer des Boots und die tapferen Seeleute unter Kapitän Königs Führung aufs wärmſte beglückwünſcht und den Dank ausſpricht für die großen Dienſte, die ſie alle dem Vaterlande geleiſtet haben. Der Chef der Hochſeeflotte rühmte die „bahnbrechende, für unſere weitere Kriegführung bedeutſame Seemannstat" und die Univerſitäten Halle und Kiel verliehen dem kühnen Führer des erſten Handelsunterſeebootes die Ehrendoktorwürde. Auch der amerikaniſche Botſchafter Gerard ſandte einen warmen Glückwunſch.

Es war nicht nur eine Großtat der Technik, ſondern es war auch ein großer Sieg todesmutiger von einem Helden geführter Männer von der Waterkant, ein Sieg über die Schwerfälligkeit der britiſchen Seekoloſſe, die von ihrer eigenen Nation verſpottet werden. Vor der amerikaniſchen Bucht hat ein ganzes Geſchwader auf der Lauer gelegen, dem von Spionen jede Bewegung der Deutſchland gemeldet wurde. Der Kanal und die nördliche Nordſee waren erfüllt von ſchnellen Wachſchiffen. Es hat ihnen nichts genützt. Das U-Boot iſt unter ihnen durchgefahren. . . Mikrophone verkündeten ihm, wenn ſich über ihm die Schrauben eines feindlichen Kriegsſchiffes drehten. . .

Um 3 Uhr nachmittags ankerte die „Deutſch-

land" vor der Weſermündung. Mit der Einfahrt bis Bremen wollte man warten, um eine erhebende Feſtfeier damit zu verbinden, zu der ſich ſofort der Großherzog von Oldenburg und Graf Zeppelin angeſagt hatten. Tauſende und aber Tauſende ſtrömten nach Bremen und beſetzten die Ufer des Stromes, auf der das glückhafte Schiff ſeinen Triumphzug zum Freihafen zurücklegen ſollte. Früh um 6 Uhr lichtete die „Deutſchland" die Anker und fuhr in die Weſer ein. Auf beiden Ufern erhob ſich ein Jubelruf... Tauſende von Händen reckten ſich empor, um Hüte und Tücher und Fahnen zu ſchwingen.... Dazu Glockengeläut ... Flaggen und Wimpel auf allen Schiffen und Booten .... überall Muſik....

Unſcheinbar in der Größe, wie in Form und Farbe fährt die „Deutſchland" durch den Jubel und Trubel... Dann zur Begrüßung rauſchende ſtolze Worte... Sie ſind verhallt... Der Überſchwang der Begeiſterung hat ſich gelegt.... Aber um ſo feſter wollen wir in treuen Herzen den Stolz und das Bewußtſein halten und hegen, daß deutſchem Willen und deutſchem Können eine Großtat gelungen, die für alle Zeiten unvergeßlich bleiben wird.

18. Kapitel.

Die Bedeutung der U-Deutſchlandfahrt nach Amerika

iſt ſo groß und ſo vielſeitig, daß man große Abhandlungen und dicke Bücher darüber ſchreiben könnte und das wird in der Folge ohne Zweifel auch geſchehen. Die Amerikaner ſahen allerdings zuerſt nur die ſportliche Seite der Leiſtung. Ihnen imponierte ſie, weil ſie ihnen durch die Ankunft der „Deutſchland" greifbar nahe gebracht wurde. Ich will dieſe Leiſtung nicht im geringſten herabſetzen, wenn ich darauf hinweiſe, daß von den U-Booten unſerer Kriegsmarine ſicherlich ſchon oft ebenſo große oder noch größere Leiſtungen vollbracht worden ſind, noch dazu unter einer weitaus größeren Gefahr.

Das mag den Amerikanern aber nicht zum Bewußtſein gebracht worden ſein, ja, es mag große Schichten in der amerikaniſchen Bevölkerung gegeben haben, die durch die Lügenberichte unſerer Feinde irregeführt, an die Richtigkeit der deutſchen Meldungen nicht geglaubt haben. Jetzt können ſie nicht mehr daran zweifeln, daß ein

deutſches Tauchboot die engliſche Abſperrung durchbrochen und trotz aller Nachſtellungen den amerikaniſchen Hafen erreicht hat. Und deshalb ſchlug ihre Bewunderung und Begeiſterung zu ſo hellen Flammen empor.

Es verſchlägt nichts und kann an der Bewertung der deutſchen Leiſtung nichts ändern, wenn ein amerikaniſcher Beamter die Fahrt ein Regiekunſtſtück der deutſchen Regierung nennt, dazu beſtimmt, den Neutralen und womöglich auch unſeren Feinden zu imponieren. Selbſt wenn man auf deutſcher Seite dieſe Wirkung der Fahrt vorher in Rechnung geſtellt haben ſollte, dann war es eine gute und richtige Rechnung, weil ſie tatſächlich in dieſem Sinne gewirkt hat.

Daß man die volkswirtſchaftliche Bedeutung herabzuſetzen verſucht hat, kann uns kalt laſſen. Gewiß, ſo wenig eine Schwalbe den Sommer macht, ſo wenig kann die Ladung der „Deutſchland" allen Mangel an den verſchiedenen, zahlloſen Waren, die uns der Handel früher verſchaffte, mit einem Schlag beſeitigen. Aber der erſten Schwalbe werden bald mehrere folgen und aus den einzelnen Ladungen wird ſich eine Menge ergeben, die ganz gewaltig ins Gewicht fällt. Nahrungsmittel haben wir, wie Kapitän König ſehr richtig ausſprach, genug, um nicht zu verhungern. Die Entbehrungen und Einſchrän-

kungen, die wir uns bei manchen Nahrungsmitteln auferlegen müſſen, ſind zwar unangenehm, aber zu ertragen. Die U-Boote können daher Waren aus Amerika holen, die uns nötiger ſind, als Nahrungsmittel. Stoffe, die wir für unſer Heer brauchen. Und für dieſe Zwecke fällt bereits die von der „Deutſchland" heimgebrachte Ladung erheblich ins Gewicht.

Die Hoffnung unſerer Feinde, daß unſere Kriegsführung durch den Mangel ſehr wichtiger Materialien gehemmt oder gar gelähmt werden würde, war ja an und für ſich hinfällig, wie die Energie unſerer Kriegführung an allen Fronten bewieſen hat. Nun iſt dieſe Hoffnung vollends zu Schaden geworden, denn bei uns zweifelt doch mit Recht Niemand daran, daß die Fahrten der „Deutſchland" und der „Bremen" wiederholt werden. Ebenſo iſt es ein offenes Geheimnis, daß noch mehr Handelstauchboote im Bau ſind und hoffentlich recht bald ihre Fahrten aufnehmen werden. Daß ſie in Amerika ſtets die Ladungen vorfinden werden, die ſie einnehmen wollen, dafür bürgt die Umſicht, mit der alle Vorbereitungen für die „Deutſchland" getroffen worden ſind. Ja, es liegen ſchon aus Amerika Meldungen vor, daß die Ozeanreederei dort an verſchiedenen Stellen große Vorräte zuſammengebracht hat und unter ſicherem Schutz bereit hält.

Sie erhält eine weitere Bestätigung durch die völlig beglaubigte Nachricht, daß das amerikanische Justizdepartement den Plan verfolgt, mit der deutschen Regierung über die Verschickung wichtiger Akten und Dokumente in Verbindung zu treten. No chgrößere Genugtuung, ja Freude, hat man in Amerika darüber empfunden, daß sich nunmehr ein Weg aufgetan hat, die Post ungefährdet über den Ozean nach Deutschland zu schaffen und Post von Deutschland zu erhalten, in die der englische Zensor seine Schnüffelnase nicht stecken kann. Das kann man ja so deutlich aus dem draſtischen Ausdruck erkennen, daß „der englische Zensor nunmehr seinen Laden schließen kann."

Was der ungehinderte Postverkehr zwischen zwei so großen Staaten wie Deutschland und Amerika bedeutet, braucht wohl nicht erst auseinandergesetzt zu werden. Und die Fahrt von Deutschland und Amerika ist ja auch nur das Mittelstück eines viel weiteren Weges, denn nun können wir auf dem Wege über die Vereinigten Staaten mit ganz Amerika in Verbindung treten und die Amerikaner mit den drei nordischen Reichen. Mit Sicherheit kann man erwarten, daß nun auch diese anderen Staaten von der Möglichkeit, ihre Post sicher vor dem englischen Schnüffler austauschen zu können, reichlich Ge-

brauch machen werden, ſo daß die Einſtellung eines U-Bootes, das in der Hauptſache nur Poſtſachen befördert, nicht lange auf ſich warten laſſen dürfte.

Zu der volkswirtſchaftlichen Bedeutung der erſten U-Boot-Fahrt kommt aber noch ihre Einwirkung auf die jetzige Geſtaltung des Seerechts. Sie iſt, wie der bereits oben wiedergegebene offizielle Bericht, der den amerikaniſchen Zeitungen aus Waſhington zugegangen iſt, erweiſt, der amerikaniſchen Regierung zum mindeſten unbequem. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat ſeiner Zeit mit einer Entſchiedenheit, die beinahe zu einem Bruch mit uns geführt hätte, an ihrer Anſicht feſtgehalten, daß kein Handelsſchiff von einem Kriegsſchiff in den Grund gebohrt oder geſchoſſen werden darf, ohne eine vorherige Warnung oder Feſtſtellung der Ladung daraufhin, ob ſie Kontrebande enthält. Nur für den Fall, daß das Schiff ſich widerſetzt oder zu fliehen verſucht, iſt die Anwendung der Machtmittel des Kriegsſchiffes geſtattet.

Nun war aber bisher noch kein U-Boot als Handelsſchiff auf der ganzen Welt vorhanden. Es gab nur Unterſeeboote der Kriegsmarine. Jeder Menſch wird es für das Natürlichſte halten, wenn ein Kriegsſchiff ſofort ſeine Machtmittel anwendet, wenn es ein Kriegs-U-Boot ſichtet. Ja,

ſchon wenn es bloß ein Periſkop zu ſehen bekommt. Was ſoll aber jetzt ein engliſches oder franzöſiſches Kriegsſchiff machen, wenn es ein Periſkop ſichtet, denn das kann ja auch das Sehrohr eines ganz friedlichen Handels-U-Bootes ſein? Man wird vielleicht ſagen können: „Dem U-Boot, das ſo ſchnell tauchen kann, wird es ein Leichtes ſein, in die Tiefe zu gehen und ſich vor dem Kriegsſchiff in Sicherheit zu bringen.“ Oder man kann ſagen: Die Engländer und Franzoſen werden ſich ſchwerlich mit dem Bedenken plagen, daß ſie ein friedliches Handelsſchiff vor ſich haben könnten, ſondern ſie werden es ohne Gnade und Barmherzigkeit, ohne Anruf und Warnung zuſammenſchießen und verſenken, notabene, wenn es ihnen möglich iſt. Verſinkt es, dann kräht kein Hahn danach, auf welche Weiſe es verſchwunden iſt. Es bleibt verſchollen und die Helden, die das Stücklein vollbracht haben, brauchen bloß den Mund zu halten, um allen Folgen aus dem Wege zu gehen. Das könnte ſich in der Praxis wohl ereignen. Wenn nun aber ſolch ein Handels-U-Boot einen amerikaniſchen Bürger als Matroſen an Bord hat, oder gar eine ganze Anzahl amerikaniſcher Fahrgäſte? Bekanntlich wachen die Vereinigten Staaten mit ſolcher Energie über das Leben ihrer Bürger, daß ſie aus dieſer Urſache mit unſerer Regierung ſchon ſehr energiſche Auseinander-

ſetzungen gehabt haben. Unſere Auffaſſung, daß amerikaniſche Bürger auf Handelsſchiffen und zumal auf bewaffneten Handelsſchiffen unſerer Feinde nichts zu ſuchen haben, iſt abgelehnt worden worden. Nun iſt wohl der Fall nicht nur denkbar, ſondern ſogar ſehr wahrſcheinlich, daß von einem Kriegsſchiff auf eines unſerer Handels-U-Boote ohne vorherige Warnung geſchoſſen wird. Unſer Tauchboot verſchwindet eiligſt unter Waſſer und entkommt glücklich. Erheben wir dann dagegen Proteſt bei der amerikaniſchen Regierung, dann muß ſie in Wahrung ihres Standpunktes auch bei der Regierung des feindlichen Kriegsſchiffes, das unſer Handels-Tauchboot beſchoſſen hat, den allerſchärfſten Proteſt einlegen.

Die Handelsſchiffe unſerer Feinde, die jetzt wohl alle bewaffnet ſind, wären dadurch auch in der Lage, eines unſerer friedlichen Handelstauchboote, die ganz unbewaffnet ſind, anzugreifen. Daß ſie es vernichten könnten, iſt wohl kaum anzunehmen. Wie nun aber, wenn ein bewaffnetes feindliches Handelsſchiff, das ſeine Bewaffnung doch nur dazu führt, um ſich gegen ein Kriegs-U-Boot verteidigen zu können, eines unſerer Handelstauchboote angreift? Wir können gleich dieſe Frage noch durch die Annahme verſchärfen, daß ſich ein Amerikaner an Bord des Tauchbootes befindet. Dann muß eine Be-

ſchwerde bei der amerikaniſchen Regierung doch mit unfehlbarer Sicherheit zu der Forderung führen, daß kein Handelsſchiff bewaffnet werden darf. Daß ſolch ein Fall nicht künſtlich konſtruiert zu werden braucht, hat auch ſchon die Erfahrung gelehrt. Wie oft iſt es nach deutſchen Berichten vorgekommen, daß ein bewaffnetes feindliches Handelsſchiff, das von einem Kriegs-U-Boot zum Anhalten aufgefordert wurde, nicht nur zu entfliehen verſuchte, ſondern ſofort aus ſeinen Geſchützen ein heftiges Feuer auf das U-Boot eröffnete. Ja, es iſt ſogar vorgekommen, daß das Handelsſchiff ſeinen Gegner zu rammen verſuchte. Ob die Handelsſchiffe unſerer Feinde durch die Erfahrung belehrt, jetzt williger halt machen und auf die Verteidigung verzichten, läßt ſich ohne genaue Kenntnis ſolcher Fälle nicht entſcheiden. Aber es ſcheint wirklich der Fall zu ſein, da die Verſenkung feindlicher Handelsſchiffe ohne weitere Einzelheiten gemeldet wird, woraus man wohl den Schluß ziehen darf, daß irgendwelche Zwiſchenfälle dieſer Art in der letzten Zeit nicht mehr vorgekommen ſind.

Daraus ergibt ſich die gar nicht ſo fern liegende Annahme, daß die feindlichen Handelsſchiffe in Zukunft auch vor dem Periſkop eines Handelstauchbootes ſchleunigſt Reißaus nehmen werden, weil ſie ja nicht wiſſen können, ob es

nicht ein Kriegsboot iſt. Damit würde auch die von Kapitän König berichtete Tatſache übereinſtimmen, daß er einem großen Handelsdampfer begegnet iſt, der, ohne eine Flagge zu ſetzen, ſchleunigſt ſeinen Weg fortſetzte. Die Beſatzung des Dampfers mag keinen ſchlechten Schreck bekommen haben, als ſie das Periſkop der „Deutſchland" ſichtete.

Das kann ſich aber ändern, wenn mehrere unſerer Handelstauchboote über den Ozean hin und her fahren und auf Stellen, an denen ſich Kriegs-U-Boote nicht aufzuhalten pflegen, von einem feindlichen Handelsſchiff erblickt werden. Ob es dann vielleicht doch zu Zuſammenſtößen kommen wird, darüber brauchen wir uns heute nicht den Kopf zu zerbrechen, denn man kann wohl annehmen, daß unſere Tauchboote, wie es nach Äußerungen des Kapitäns König die „Deutſchland" getan hat, durch rechtzeitiges Untertauchen jedem Konflikt aus dem Wege gehen werden.

Die nächſten in Amerika eintreffenden Handelstauchboote finden jetzt ſchon eine völlig geklärte Sachlage. Die amerikaniſche Regierung hat ſich darauf feſtgelegt, daß einem unbewaffneten Handelstauchboot keine Schwierigkeiten zu bereiten ſind. Auch die Aufregung und vor allem die läſtige Neugier wird ſich legen. Aber mit

jedem neuen Tauchboot, das den Weg von Deutschland nach Amerika zurücklegt, wird die Achtung der Amerikaner und aller anderen Neutralen, ja sogar die unserer Feinde, vor unserer Tatkraft und vor der Entwicklung unserer Technik steigen.

Auch diese Achtung gehört zu den Imponderabilien, die in dem Verkehr der Staaten und Völker von unschätzbarem Wert sind. Daß jedes Handelstauchboot, das den Weg hin und zurücklegt, jedesmal den Beweis erbringt, daß die sogenannte Blockade der Engländer keine effektive ist und auch nie effektiv gemacht werden kann, selbst wenn sie ihre ganze, kostbar gehütete Kriegsflotte einsetzen, das wird eine Tatsache sein, die uns nicht nur mit berechtigtem Stolz erfüllt, sondern auch mit einer ehrlichen Schadenfreude über den Ärger, den die Engländer empfinden und immer stärker empfinden werden. Daß diese Schadenfreude auf Kosten der Engländer geht, muß uns eine große Genugtuung bereiten, nach allem, was die Engländer uns angetan haben und haben antun wollen. Ja, ich glaube, diese Schadenfreude wird auch von vielen Neutralen geteilt werden.

Wir wollen und können auch dies als einen und nicht kleinen Erfolg der Fahrt der „Deutschland" buchen.

Druck von A. Seydel & Cie. G. m. b. H., Berlin SW 61.

Janke-Bücher erſcheinen in 3 Serien von ſtets gleicher Ausſtattung als
1-Mark-Sammlung/50-Pfg.-Bücher/Weltliteratur

„Sammlung Janke" jeder Band 1 Mark

Freiherr von Schlicht

Unſere Feldgrauen
Der geplagte Rittmeiſter
Vielliebchen
Der grobe Untergebene
Das Manöverpferd
Meine kleine Frau
Eheſtandshumoresken
Die Fürſtengondel
Sie will nicht heiraten

F. Skowronnek

Du mein Maſuren
Mit Büchſe und Angel
Der Mann von Eiſen, Roman aus Oſtpreußens Schreckenstagen
Der Hecht im Karpfenteich.

Peter Roſegger, Wie ſie lieben und haſſen
Hans Herbert Ullrich, Ich hatt' einen Kameraden
E. Gregorovius, Die Stadt der Wahnſinnigen
G. Scheurlin, Der Scharfrichter von Rothenburg
Arthur Achleitner, Bayeriſche Schneid
Henry Wenden, Ich kenne keine Parteien mehr
Olga Wohlbrück, Neue Ziele
Richard Voß, Das Modell
Guſtav Hochſtetter, Mein buntes Berlin
Max v. Roſenberg, Gefährliches Liebesſpiel
A. v. Nathuſius, Die Glücksſucherin
Elſe Croner, Die Büſte
Lulu v. Strauß und Torney, Aus Bauernſtamm

Proſpekte verſendet gratis

Otto Janke / Verlag / Berlin SW

Janke-Bücher erscheinen in 3 Serien von stets gleicher Ausstattung als
1.-Mark-Sammlung/50-Pfg.-Bücher/Weltliteratur

Janke-50-Pfg.-Bücher

Philipp Emrich

Das Sklavenschiff
Zwischen den Piraten
Eine Nacht an der Südküste von Java
Der deutsche Pfarrer von Tristan da Cunha
Die Waldtaube von Loanda
Unter des Kaisers Flagge

E. Gregorovius, Um Leben und Tod

Golo Raimund, Ein deutsches Weib

Olga Wohlbrück, Das ist Rußland

Fritz Skowronnek, Bei den Wölfen der Bjelowjesa
Von der russischen Grenze
Mein Freund Droll

Frhr. v. Schlicht, Der rote Pierrot.

J. v. Dewall, Madame Pauline — Der tolle Baron
Eine Mesalliance — Auf diesem nicht mehr ungewöhnlichen Wege

Prospekte versendet gratis

Otto Janke / Verlag / Berlin SW

Janke-Bücher erſcheinen in 3 Serien von ſtets gleicher Ausſtattung als
1-Mark-Sammlung/50-Pfg.-Bücher/Weltliteratur

Otto Jankes Weltliteratur

Doſtojewskij
Raskolnikows Schuld und Sühne M. 2,—

L. Tolſtoi
Kreutzer-Sonate . . . . . „ 1,—

W. Bergſoe
Die waffenklirrende Schlucht . . . „ 0,50
Der ſtarke Jürgen . . . . . „ 0,50

Sienkiewicz
Mit Feuer und Schwert . . . . . „ 2,—
Auf dem Felde der Ehre . . . . . „ 2,—
Strudel . . . . . „ 3,—
Quo vadis . . . . . „ 2,—

Jacobſen
Frau Marie Grubbe . . . . . „ 2,—

Ferner Werke von Andreſeff, H. Bang, Braddon, Farina, Gorki, Turgenjeff u. a.

Proſpekte verſendet gratis

Otto Janke / Verlag / Berlin SW

Deutsche Romanzeitung und Romanbibliothek

Herausgegeben und verlegt von

Otto Janke, Berlin SW 11, Anhaltstr. 8

Unsere seit 1863 erscheinende, äußerst vornehm gehaltene Familien-Wochenschrift bringt im Hauptteil Romane der bekanntesten und gelesensten Schriftsteller, u. a.:

Arthur Achleitner * Carl Bienenstein * Waldemar Bonsels * Lisbeth Dill * Henriette von Meerheimb Otto Overhoff * Helene Rabe * H. von Preuschen Johannes Schlaf * Freiherr von Schlicht * Hedwig Schobert * Willy Seidel * Fritz Skowronnek Richard Voß * Hans Werder * Fedor von Zobeltitz

Das Beiblatt der „Deutschen Romanzeitung" strebt in jeder Weise danach, die Ideale deutschen Wesens zu nähren, in Ernst und Humor alles zu kräftigen, was den guten Geist des Hauses, was die Herzen und Geister zu vertiefen vermag. Die Lyrik findet treuliche Pflege, die, allem guten Neuen freundlich gesinnt, dennoch festhält an den wesentlich berechtigten Ueberlieferungen unserer Dichtung. Jedes Heft enthält spannende Novellen und Skizzen sowie interessante Aufsätze aus allen Gebieten der Kultur, die mit fesselnd geschriebenen Erzählungen und Humoresken abwechseln. Alle wichtigen Neuerscheinungen der Literatur werden sorgfältig besprochen. Unbeeinflußt von vorübergehenden Zeitströmungen, sucht die „Deutsche Romanzeitung" eine gesunde moderne Richtung zu verfolgen unter Pflege des überkommenen Schatzes unserer Literatur und verständnisvoller Würdigung der heranreifenden Talente.

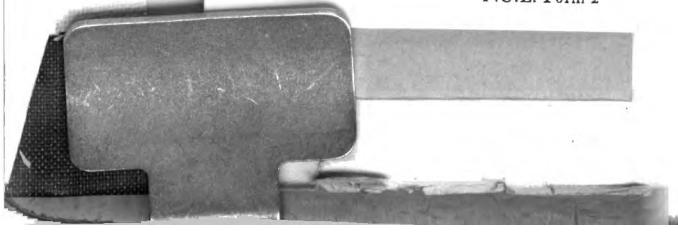
Neu hinzutretenden Abonnenten wird der Anfang der schon begonnenen Romane kostenfrei nachgeliefert

Preis pro Vierteljahr (13 Hefte) nur 3 Mark 50 Pfg.

Bestellungen nimmt jede Buchhandlung oder Postanstalt entgegen. — Probenummern versendet kostenlos an jeden Interessenten die Verlagsbuchhandlung.

Princeton University Library
32101 059987378

This Book is Due

JAN 27 1932

P.U.L. Form 2